

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Ville de Valence 2024

VILLE DE  
**VALENCE**





# SOMMAIRE

1.	Résumé non technique .....	5
2.	Le bruit et la santé .....	6
2.1.	Généralités sur le bruit .....	6
2.1.1.	Le son .....	6
2.1.2.	Le bruit .....	7
2.1.3.	Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement .....	8
2.2.	Les effets du bruit sur la santé .....	8
2.3.	Le coût social du bruit en France .....	13
3.	Le cadre réglementaire du PPBE de la ville de Valence et les infrastructures concernées .....	14
3.1.	Cadre réglementaire du PPBE .....	14
3.1.1.	Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes .....	14
3.1.2.	Pilotage .....	15
3.1.3.	Contenu du PPBE .....	16
3.2.	Infrastructures concernées .....	17
3.3.	Le classement des voies sonores .....	18
3.3.1.	Classement sonore des voies par arrêté préfectoral .....	18
3.3.2.	Recommandations et mesures de prévention pour la construction .....	19
4.	Les cartes de bruit des infrastructures routières .....	20
4.1.	La représentation du bruit .....	20
4.2.	Les indicateurs de bruit retenus .....	20
4.3.	La représentation .....	21
4.4.	Les valeurs limites .....	21
4.5.	Les différentes cartes de bruit .....	21
4.6.	Méthodes de calcul des niveaux sonores .....	23
4.6.1.	Le logiciel utilisé .....	23
4.6.2.	Les données d'entrée utilisées .....	23
4.7.	Estimation des populations exposées .....	25
4.7.1.	Présentation de la méthode .....	25
4.7.2.	Répartition de la population exposée par tranche de bruit .....	25
4.7.3.	Evaluation des effets nuisibles .....	27
5.	Prise en compte des « zones de calme » .....	28
6.	Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années .....	29
7.	Détail du plan d'action des 5 prochaines années .....	38

7.1. Description des actions prévues ou en cours de réalisation .....	38
8. Bilan de la consultation du public.....	42
8.1. Modalités de la consultation .....	42
8.2. Remarques du public .....	42
9. Liste des abréviations .....	45
10. Annexe .....	46

## 1. Résumé non technique

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

Les gestionnaires concernées 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 4<sup>ème</sup> 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, ...).

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

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Le PPBE, comme les CBS, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, **les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de la Drôme** ont été approuvées et publiées **le 22 juillet 2022**.

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

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

- Poursuivant le développement des bornes de recharges électriques et des véhicules électriques ;
- Intégrant la dimension acoustique dans des outils de planification existants ;
- Développant la voiture partagée ;
- Améliorant l'attractivité des transports en commun ;
- Développant et améliorant l'attractivité des véhicules de transport en commun à faibles émissions ;
- Réalisant des aménagements en faveur des modes actifs ;
- Sensibilisant le public salarié à une mobilité plus durable.

Il a été mis en consultation du public du **1<sup>er</sup> Septembre 2024 au 31 Octobre 2024**.

Le PPBE a été approuvé par le conseil municipal du **6 janvier 2025**, et est publié sur le site internet à l'adresse suivante : <https://www.valence.fr/sante-environnementale/le-bruit/>

## 2. Le bruit et la santé

### 2.1. Généralités sur le bruit

(Sources : <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.sante.gouv.fr> et <http://www.anses.fr>)

Le bruit constitue une nuisance très présente dans la vie quotidienne des Français : 86% d'entre eux se déclarent gênés par le bruit à leur domicile. Selon une étude de 2009 de l'INRETS, la pollution de l'air (35%), le bruit (28%) et l'effet de serre (23%) sont cités par les Français comme les trois principaux problèmes environnementaux relatifs aux transports.

Au-delà de la gêne, l'excès de bruit a des effets sur la santé, auditifs (surdité, acouphènes...) et extra-auditifs (pathologies cardiovasculaires...).

#### 2.1.1. 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.

**Tableau 1 : Les caractéristique du son**

Perception	Echelles	Grandeurs physiques
<b>Force sonore</b> → pression acoustique	Fort / Faible	<b>Intensité</b> : I <b>Décibel</b> : dB(A) <sup>1</sup>
<b>Hauteur</b> → son pur	Aigu / Grave	<b>Fréquence</b> : f <b>Hertz</b> : Hz
<b>Timbre</b> → son complexe	Aigu / Grave	<b>Spectre</b>
<b>Durée</b>	Longue / Brève	<b>Laeq</b> : niveau moyen équivalent

<sup>1</sup> Le décibel A, noté **dB(A)**, est l'unité retenue avec l'ajout d'une pondération pour représenter les niveaux sonores en tenant compte de la sensibilité en fréquence de l'oreille humaine.

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 µPa) – 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.

### 2.1.2. 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]. »

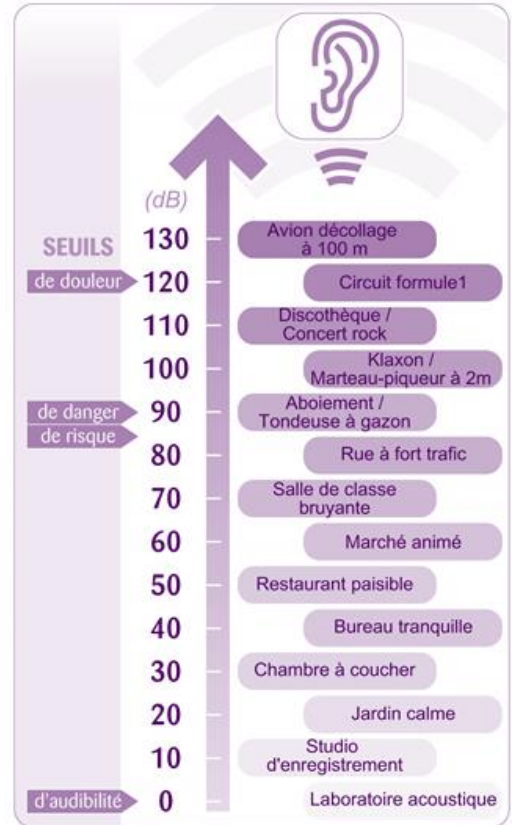


Figure 1 : L'échelle des décibels

(www.bruitparif.fr)

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

Figure 2 : Additionnement des décibels

(www.isere.gouv.fr)

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).

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 :

- 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 ;
- 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 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).

### **2.1.3. Les principales caractéristiques des nuisances sonores de l'environnement**

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...

Le présent PPBE concerne seulement le bruit produit par **les infrastructures routières** de plus de 3 millions de véhicules par an.

### **Les infrastructures routières**

Le bruit de la route est un bruit permanent. Toutefois, il est plus prégnant et perturbant lors des activités à l'extérieur, la nuit et lorsque les fenêtres d'habitation sont ouvertes. Des progrès techniques ont réduit les bruits d'origine mécanique. Celui dû au contact pneumatiques-chaussée contribue plus fortement dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieurs 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.

## **2.2. Les effets du bruit sur la santé**

### **Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples.**

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



Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers et les moins bien isolés phoniquement, à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit 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.

**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 aiguës, 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 réveil-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 l'hypertension et la maladie cardiaque ischémique. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent présenter un risque accru d'hypertension artérielle. 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 artérielle. Cet accroissement limité du risque est important en terme 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.

### **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.

### **Les effets sur le système cardiovasculaire**

Un état de stress créé par une exposition au bruit entraîne la libération excessive d'hormones telles que le cortisol ou les catécholamines (adrénaline, dopamine). C'est l'augmentation de ces hormones qui peut engendrer des effets cardiovasculaires. Le cortisol est une hormone sécrétée par le cortex. Cette hormone gère le stress et a un

rôle important dans la régulation de certaines fonctions de l'organisme. Le profil de cortisol montre normalement une variation avec un taux bas la nuit et haut le matin. A la suite d'une longue exposition stressante, la capacité pour l'homme de réguler son taux de cortisol (baisse la nuit) peut être inhibée.

L'augmentation de la tension artérielle et l'augmentation des pulsations cardiaques sont des réactions cardiovasculaires pouvant être associées à une augmentation du stress.

### **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 provoqué 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.

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 la 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.

### 2.3. Le coût social du bruit en France

Le bruit constitue une préoccupation majeure des Français dans leur vie quotidienne, que ce soit au sein de leur logement, dans leurs déplacements, au cours de leurs activités de loisirs ou encore sur leur lieu de travail. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit représente le second facteur environnemental provoquant le plus de dommages sanitaires en Europe, derrière la pollution atmosphérique : de l'ordre de 20% de la population européenne (soit plus de 100 millions de personnes) est exposée de manière chronique à des niveaux de bruit préjudiciables à la santé humaine.

En 2021, l'ADEME, en coopération avec le Conseil National du Bruit, a réalisé une évaluation du coût social du bruit en France.

Dans cette étude, le coût social est attribué à trois familles de sources de bruit : le transport, le voisinage et le milieu du travail.

Pour chacune de ces familles, ont été distingués :

- Les effets sanitaires induits par le bruit : gêne, perturbations du sommeil, maladies cardiovasculaires, obésité, diabète, troubles de la santé mentale, difficultés d'apprentissage, médication, hospitalisation, maladies et accidents professionnels ;
- Les effets non sanitaires induits par le bruit : pertes de productivité et dépréciation immobilière.

Le coût social du bruit en France est ainsi estimé à 147,1 milliards d'euros par an, sur la base des données et connaissances disponibles. 66,5% de ce coût social, soit 97,8 Md€/an, correspond au bruit des transports, principalement le bruit routier qui représente 54,8% du coût total, suivi du bruit ferroviaire (7,6%) et du bruit aérien (4,1%).

Le coût social lié au bruit de voisinage, pour lequel il existe très peu de données chiffrées, est évalué à 26,3 Md€/an (17,9% du coût total) ; il se décompose en bruit émis par les particuliers (12,1%), bruit des chantiers (3,6%) et bruit généré dans l'environnement par les activités professionnelles (2,2%).

Enfin, le coût social du bruit dans le milieu du travail, estimé à 21 Md€/an (14,2% du total), se répartit entre les milieux industriel et tertiaire, scolaire et hospitalier.

Une part importante des coûts sociaux du bruit peut être néanmoins évitée en exploitant les co-bénéfices avec d'autres enjeux écologiques, comme la réduction de la pollution atmosphérique.

Pour en savoir plus : *Le coût social du bruit en France - Estimation du coût social du bruit en France et analyse de mesures d'évitement simultané du coût social du bruit et de la pollution de l'air.*

Rapport d'étude et synthèse : <https://bibliothèque.ademe.fr/air-et-bruit/4815-cout-social-du-bruiten-france.html>

### 3. Le cadre réglementaire du PPBE de la ville de Valence et les infrastructures concernées

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les États membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs sur la santé humaine dus à l'exposition au bruit ambiant. Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations, une cartographie dite « stratégique », l'information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé, et la mise en œuvre au niveau local de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones de calme.

- Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-12 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- Les articles R. 572-3, R. 572-5 et R. 572-8 du code de l'environnement définissent les infrastructures concernées et le contenu des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;
- L'arrêté du 14 avril 2017 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2017 et l'arrêté du 10 juin 2020, définit les agglomérations concernées ;
- L'arrêté du 4 avril 2006 modifié fixe les modes de mesure et de calcul, les calculs d'évaluation des effets nuisibles, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit ;
- L'arrêté du 24 avril 2018 fixe la liste des aéroports concernés par l'application de la directive.

#### 3.1. Cadre réglementaire du PPBE

##### 3.1.1. Cadre réglementaire général : sources de bruit concernées et autorités compétentes

###### Les sources de bruit

Les sources de bruit concernées par la directive au titre de la quatrième échéance sont les suivantes :

- Les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8 200 véhicules/jour ;
- Les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- Les aéroports listés par l'arrêté du 24 avril 2018.

La mise en œuvre de la directive s'est déroulée en plusieurs phases, en fonction de la taille des infrastructures et des agglomérations concernées.

Les cartes et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans. Ces documents, une fois adoptés, sont valables pour 5 ans.

### Les autorités compétentes

Les articles R.572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes en charge de la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent, comme le résumé le tableau ci-dessous :

**Tableau 2 : Autorités compétentes en charge du CBS et du PPBE**

Infrastructure	Cartes de bruit stratégiques	PPBE
<b>Routes nationales</b>	Préfet du département	Préfet du département
<b>Autoroutes concédées</b>	Préfet du département	Préfet du département
<b>Routes départementales</b> (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Conseil département
<b>Routes communales ou communautaires</b> (dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules par an)	Préfet du département	Communes ou Métropole (possibilité pour les communes de répondre à l'obligation en intégrant le PPBE métropolitain)
<b>Toutes les infrastructures routières situées dans la métropole</b>	Métropole	Métropole
<b>Voies ferrées</b>	Préfet du département	Préfet du département
<b>Grands aéroports</b>	Préfet du département	Préfet du département

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports terrestres du département de la Drôme ont été arrêtées par le préfet de département le 22 juillet 2022 et modifiées le 23 mars 2023 conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du code de l'environnement.

**Les cartes sont disponibles via le site internet de la préfecture :**

<https://www.drome.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Environnement-eau/Nuisances-sonores-transport-terrestres/Cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-infrastructures-de-transport-terrestre>

### **3.1.2. Pilotage**

**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).**

La rédaction du PPBE de la Ville de Valence a été confiée à sa Direction Santé Publique - service Santé - Environnement et Développement Durable. Pour ce faire, une équipe projet a été constituée avec les services des directions des espaces publics (voiries), de l'urbanisme, du stationnement de la ville de Valence et avec Valence Romans Mobilités (VRM).

Le PPBE est effectué à partir des cartes de bruit stratégiques publiées par la DDT Drôme.

Il a été présenté en Comité Exécutif du 3 Juin 2024, pour validation des élus et avant consultation du public.

### 3.1.3. Contenu du PPBE

Le contenu d'un PPBE doit comprendre à minima les éléments suivants (article R.572-8 du code de l'environnement) :

- Une synthèse des résultats de la cartographie faisant apparaître le nombre de personnes et d'établissements sensibles exposés à un niveau de bruit excessif ainsi que l'évaluation des effets nuisibles du bruit, et la description des infrastructures concernées ;
- L'identification et la localisation des zones calmes du territoire, et les mesures permettant de les préserver ;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux excédant les seuils réglementaires ;
- Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des 10 années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires d'infrastructures ;
- Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
- Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
- L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées permis par la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un résumé non technique du plan.



### 3.2. Infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne **les voies routières communales supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules**, inscrites sur la carte de bruit stratégiques révisées le 22 juillet 2022 par arrêté préfectoral.

Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

*Tableau 3: Les infrastructures concernées*

Nom des voiries concernées
Avenue de Chabeuil
Avenue de la Libération
Avenue de Romans
Avenue de Verdun
Avenue des Baumes
Avenue du Docteur Paul Santy
Avenue Félix Faure
Avenue Gambetta
Avenue Maurice Faure
Avenue Sadi Carnot
Avenue Victor Hugo
Boulevard du Cire
Boulevard du Général de Gaulle
Boulevard du Maréchal Juin
Boulevard Franklin Roosevelt
Boulevard Gustave André
Boulevard John Fitzgerald Kennedy
Boulevard Pierre Tézier
Boulevard Vauban
Boulevard Winston Churchill
Faubourg Saint-Jacques
Place de la République
Rue de la Manutention
Rue du Docteur Schweitzer
Rue du Pont des Anglais
Rue Faventines
Route de Chabeuil
Route de Crest
Route de Romans

### 3.3. Le classement des voies sonores

(Source : [www.drôme.gouv.fr](http://www.drôme.gouv.fr) ; [www.ladrome.fr](http://www.ladrome.fr) )

La politique de lutte contre le bruit en France, en ce qui concerne les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, a pris sa forme actuelle avec la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, appelée « loi bruit », du 31 décembre 1992.

Lors de la construction d'une infrastructure routière, il appartient à son maître d'ouvrage de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

Par contre, lors de la construction de bâtiments nouveaux à proximité d'une infrastructure existante, c'est au constructeur du bâtiment de prendre toutes les dispositions nécessaires, en particulier à travers un renforcement de l'isolation des vitrages et de la façade, pour que ses futurs occupants ne subissent pas de nuisances excessives du fait du bruit de l'infrastructure.

#### 3.3.1. Classement sonore des voies par arrêté préfectoral

Bien que la meilleure prévention contre les conflits entre la demande de calme et le bruit des infrastructures soit de ne pas construire d'habitations le long des axes bruyants, les contraintes géographiques et économiques, la saturation des agglomérations, conduisent à la création de zones d'habitation dans des secteurs exposés aux nuisances sonores.

L'article L. 571-10 du Code de l'environnement concerne les constructions nouvelles sensibles au bruit le long d'infrastructures de transports terrestres existantes. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit, classés par arrêté préfectoral sont tenus de les protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R. 571-32 à R. 571-43 précisent les modalités d'application et les arrêtés du 30 mai 1996 et du 23 juillet 2013 fixent les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit la catégorie sonore des infrastructures, les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres, et les prescriptions d'isolement applicables dans ces secteurs avec l'aide de la Direction Départementale des Territoires (DDT) qui conduit les études nécessaires pour le compte du Préfet.

Dans le département de la Drôme, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées par arrêté du 20 novembre 2014.

**Il est consultable sur le site internet de la préfecture de la Drôme, rubrique nuisances sonores :**

<https://www.drôme.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Environnement-eau/Nuisances-sonores-transports-terrestres/Classement-sonore-des-voies/Classement-sonore-des-voies>

Le constructeur dispose ainsi de la valeur de l'isolement acoustique nécessaire pour protéger le bâtiment du bruit en fonction de la catégorie de l'infrastructure, afin d'arriver aux objectifs de niveaux de bruit résiduels à l'intérieur des logements suivants : 35 dB(A) le jour et 30 dB(A) la nuit.

Les infrastructures sont classées en 5 catégories en fonction du niveau de bruit émis :

*Tableau 4 : Catégories de classement des infrastructures relatif l'arrêté préfectoral portant le classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme*

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
1	$L > 81$	$L > 76$	d = 300 m
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	d = 250 m
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	d = 100 m
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	d = 30 m
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	d = 10 m

D'après le paragraphe « 4.1.1.2 Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies » dans le PPBE de l'État dans le département de la Drôme :

*La circulaire du 25 mai 2004 recommande de réexaminer les bases techniques du classement sonore tous les cinq ans. Les hypothèses ayant servi au classement sonore ont pu évoluer (trafics, vitesses, etc.), certaines voies ont changé d'appellation et de nouveaux projets d'infrastructures ont pu voir le jour. Le réexamen du classement sonore de 2014 figurait parmi les actions à réaliser dans le précédent PPBE. La Direction Départementale des Territoires de la Drôme a décidé de procéder à ce réexamen et de confier le travail à un bureau d'études spécialisé avec l'assistance technique du Cerema Centre-Est. Le travail démarré en 2021 comportait le recueil des données actualisées auprès des gestionnaires de réseau. La restitution du travail définitif donnera lieu à l'approbation d'un nouvel arrêté de classement sonore des voies routières et ferroviaires.*

*Les modalités d'information du citoyen prévoient la mise à disposition du classement sonore sur le site internet de la préfecture de la Drôme, rubrique nuisances sonores des transports terrestres.*

### **3.3.2. Recommandations et mesures de prévention pour la construction**

L'arrêté préfectoral portant sur le classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme, les documents associés et le Plan Local d'Urbanisme de la ville de Valence indiquent des recommandations avec comme objectifs de construire de nouveaux bâtiments pour un habitat adapté, et qui respectent les nouvelles règles de constructions en termes de protection contre le bruit.

Concernant la constructibilité, il est préconisé aux porteurs de projets de :

- Utiliser le retrait de la construction pour végétaliser le front de rue et limiter l'impact du bruit ;
- Travailler l'orientation des bâtiments et équipements bruyants pour éviter un lien direct avec les habitations ;
- Concevoir l'habitat pour limiter l'exposition des espaces extérieurs aux sources de nuisances sonores (ex. création de cour intérieure, terrasse à l'opposé des voies de circulation, etc) ;
- Créer un écran sonore avec un bâtiment plus haut en front de rue, sous réserve d'une isolation acoustique adéquate, ou travailler l'épannelage en fonction du contexte local ;
- Privilégier l'installation des activités ou destinations non résidentielles en abord des axes bruyants, permettant le tampon entre les lieux d'habitat et établissements recevant des publics sensibles.

## 4. Les cartes de bruit des infrastructures routières

### 4.1. La représentation du bruit

**Les cartes de bruit représentent un bruit moyen sur une période donnée et peuvent, de ce fait, différer de la gêne réellement ressentie par les habitants.**

Les cartes de bruit sont des documents de diagnostic à l'échelle de grands territoires. Elles visent à donner une représentation de l'exposition des populations aux bruits des infrastructures de transports et de certaines industries. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou évènementiel ne sont pas représentées sur ce document.

Les cartes de bruit ne sont pas des documents opposables. Les cartes sont exploitées pour établir un diagnostic global ou une analyse des scénarii.

La lecture de la carte ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets.

Les éléments relatifs à la carte de bruit et les méthodes d'évaluation du bruit sont définis par l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

### 4.2. Les indicateurs de bruit retenus

La Directive Bruit 2002/49/CE définit deux indicateurs communs du niveau sonore :

- $L_{den}$  (acronyme de *Level day-evening-night*) pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue en une journée ;
- $L_{night}$  pour évaluer l'exposition au bruit moyenne perçue pendant la nuit.

L'indicateur  $L_{den}$  est calculé à partir des indicateurs  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$  et  $L_{night}$  qui sont respectivement les indicateurs de bruit associés à la gêne en périodes diurne, en soirée et de perturbation du sommeil.

Il est calculé à partir de la formule suivante :

$$L_{den} = 10 * \log\left(\frac{1}{24} * \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}}\right)\right)$$

Les différences de sensibilité au bruit sont prises en compte au travers d'une pondération de 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit.

La Directive Bruit impose les plages de niveaux de bruit attendues dans les cartes de bruit stratégiques pour chaque indice :

- $L_{den}$  : 55-59, 60-64, 65-69, 70-74, >75 dB(A)
- $L_{night}$  : 50-54, 55-59, 60-64, 65-69, >70 dB(A)

Celles-ci devant correspondre au niveau de bruit à 4m de hauteur :

*Tableau 5: Échelle des couleurs utilisées pour la représentation des cartes.*

Niveau sonore en dB(A)	Couleur
Inférieur à 45	Vert foncé
45-50	Vert clair
50-55	Vert très clair
55-60	Jaune
60-65	Orange
65-70	Rouge
70-75	Violet

L'échelle de couleur utilisée pour les cartes présentées est conforme à la norme NF S 31-130 en vigueur, conformément à l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 modifié.

### 4.3. La représentation

La cartographie représente des courbes isophones tracées par tranche de 5 dB(A) à partir de 50 dB(A) pour la période nocturne et de 55 dB(A) pour la période de 24h.

### 4.4. Les valeurs limites

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**.

Les cartes de type C correspondent à la représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées. Ces seuils sont indiqués dans l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, ils dépendent de l'indice et du type d'infrastructure de transport. Les couleurs de représentation sont aussi encadrées par la norme NF S 31-130 :

*Tableau 6 : Valeurs limites concernant les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé.*

Source	Niveau de bruit en dB(A)					
	L <sub>den</sub>			L <sub>night</sub>		
Route ou LGV	68			62		
Voie ferrée conventionnelle	73			65		
Activité industrielle	71			60		
Aérodromes	55			50		
Codes RVB	255	106	0	255	0	220
Couleur	Orange			Violet		

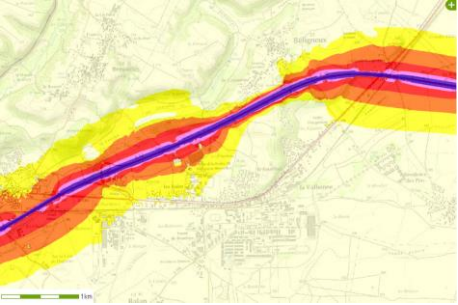
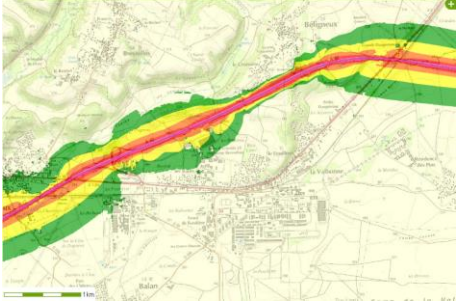

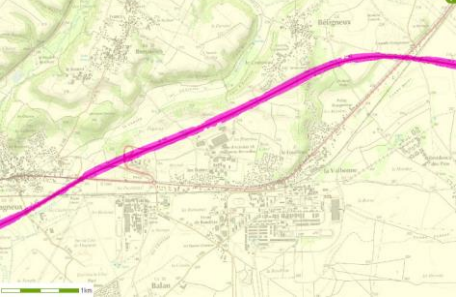
### 4.5. Les différentes cartes de bruit

Les cartes de bruit représentent une modélisation des nuisances sonores générées par les différentes sources de bruit : infrastructures routières, ferroviaires, aériennes et par les industries.

Les cartes de « type a » représentent les zones exposées au bruit à plus de 55 dB(A) et celles de « type c » représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.

Concernant les grandes infrastructures de transport terrestre, il existe quatre types de cartes de bruit :

- Une carte d'exposition au **bruit (type a)** selon l'indicateur **L<sub>den</sub>** (journée 24 heures) ;
- Une carte d'exposition au **bruit (type a)** selon l'indicateur **L<sub>n</sub>** (nuit 22h - 6 h) ;
- Une carte de dépassement des **valeurs limites (type c)** selon l'indicateur **L<sub>den</sub>** (journée complète) ;
- Une carte de dépassement des **valeurs limites (type c)** selon l'indicateur **L<sub>n</sub>** (nuit).

	<p><b>Carte de type « a » indicateur L<sub>den</sub></b>                  Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L<sub>den</sub> (période de 24 h), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) pour le L<sub>den</sub>.</p>
	<p><b>Carte de type « a » indicateur L<sub>n</sub></b>                  Carte des zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport selon l'indicateur L<sub>n</sub> (période nocturne), par palier de 5 en 5 dB(A) à partir de 50 dB(A).</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur L<sub>den</sub></b>                  Carte des zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées, selon l'indicateur L<sub>den</sub> (période de 24h)                  Les valeurs limites L<sub>den</sub> figurent pages suivantes</p>
	<p><b>Carte de type « c » indicateur L<sub>n</sub></b>                  Carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur L<sub>n</sub> (période nocturne)                  Les valeurs limites L<sub>n</sub> figurent pages suivantes</p>

## 4.6. Méthodes de calcul des niveaux sonores

Les Cartes de Bruit Stratégiques ont été établies par l'Etat. Elles servent de diagnostic du bruit pour l'identification des zones impactées par le bruit et l'élaboration du PPBE.

### 4.6.1. Le logiciel utilisé

Les CBS des grandes infrastructures de transport terrestre (GITT) sont calculées grâce au logiciel libre de modélisation acoustique NoiseModelling développé par l'Unité Mixte de Recherche en Acoustique Environnementale (UMRAE), un laboratoire de recherche commun à l'Université Gustave Eiffel (UGE) et au Cerema.

Ce logiciel permet notamment d'intégrer les nouvelles spécifications exigées par la Commission Européenne pour la 4<sup>ème</sup> échéance, et notamment l'intégration de la nouvelle méthode de calcul CNOSSOS imposée par l'annexe II de la Directive Bruit modifiée et transposée au droit français par l'arrêté du 4 avril 2006 modifié.

Le changement d'outil de modélisation acoustique et l'entrée en vigueur de la méthode européenne CNOSSOS peuvent engendrer quelques différences mineures par rapport aux CBS des échéances précédentes. Ces différences sont inhérentes au processus de modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à se substituer à des mesures acoustiques in situ.

Ce logiciel a effectué les calculs selon les indicateurs Lden et Ln conformément à la directive européenne 2002/49/CE et a intégré les normes de calcul en vigueur (NF S 31-133).

### 4.6.2. Les données d'entrée utilisées

Les données d'entrée utilisées sont la topographie, les bâtiments, les données de population et celles relatives aux infrastructures routières. Elles tiennent compte de l'ensemble de l'orographie<sup>2</sup>, du mode d'occupation du sol, des bâtiments, des écrans acoustiques, et des infrastructures de transports.

Les routes de plus de 3 millions de véhicules par an ont été prises en compte pour la réalisation des cartes de bruit (autoroutes, routes nationales, routes départementales et voies communales).

Les émissions de bruit de chaque axe sont calculées sur la base des Trafics Moyens Journaliers Annuels (TMJA), des vitesses et des % de poids lourds.

Les cartes ne font apparaître ni l'état, ni la qualité des voiries.

Les cartes stratégiques de bruit de type A et C sont présentées ci-après.

Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores générées par les grandes infrastructures routières de la ville de Valence :

---

<sup>2</sup> Orographie : Étude des reliefs montagneux.

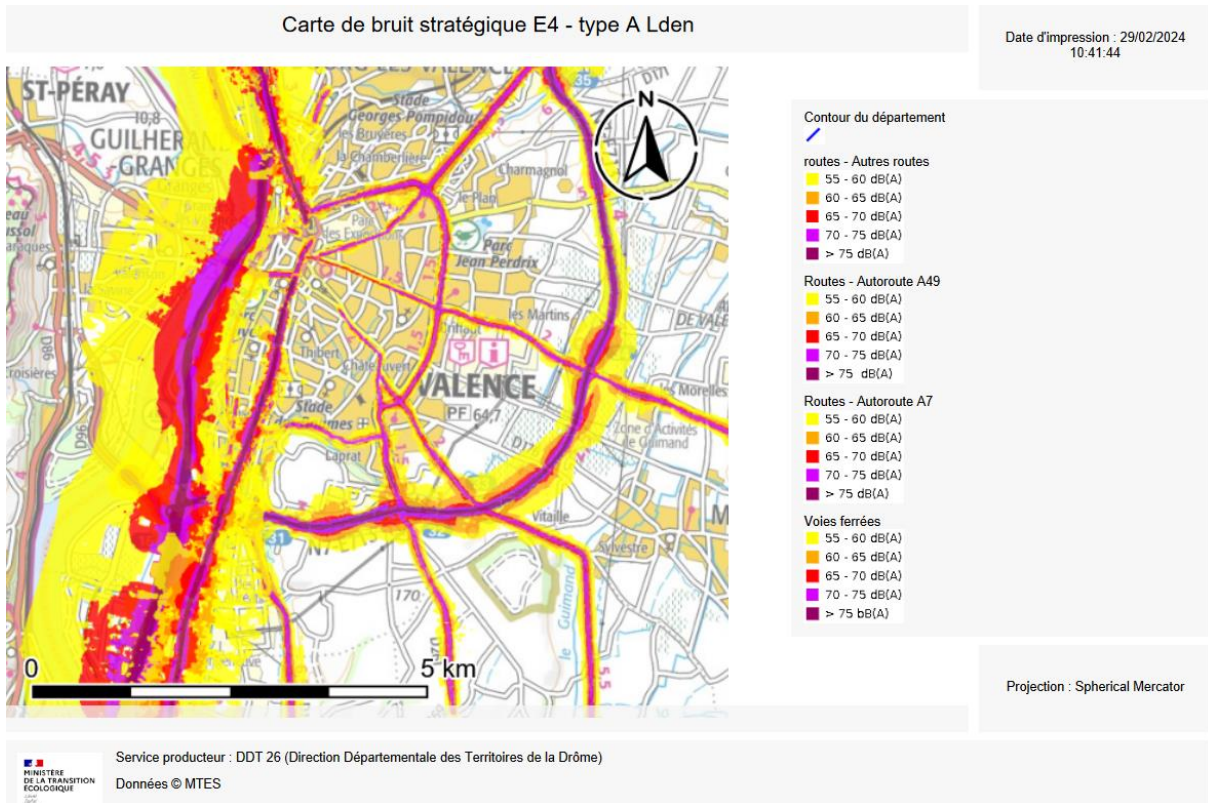


Figure 3 : Extrait de la carte de bruit stratégique de type A Lden

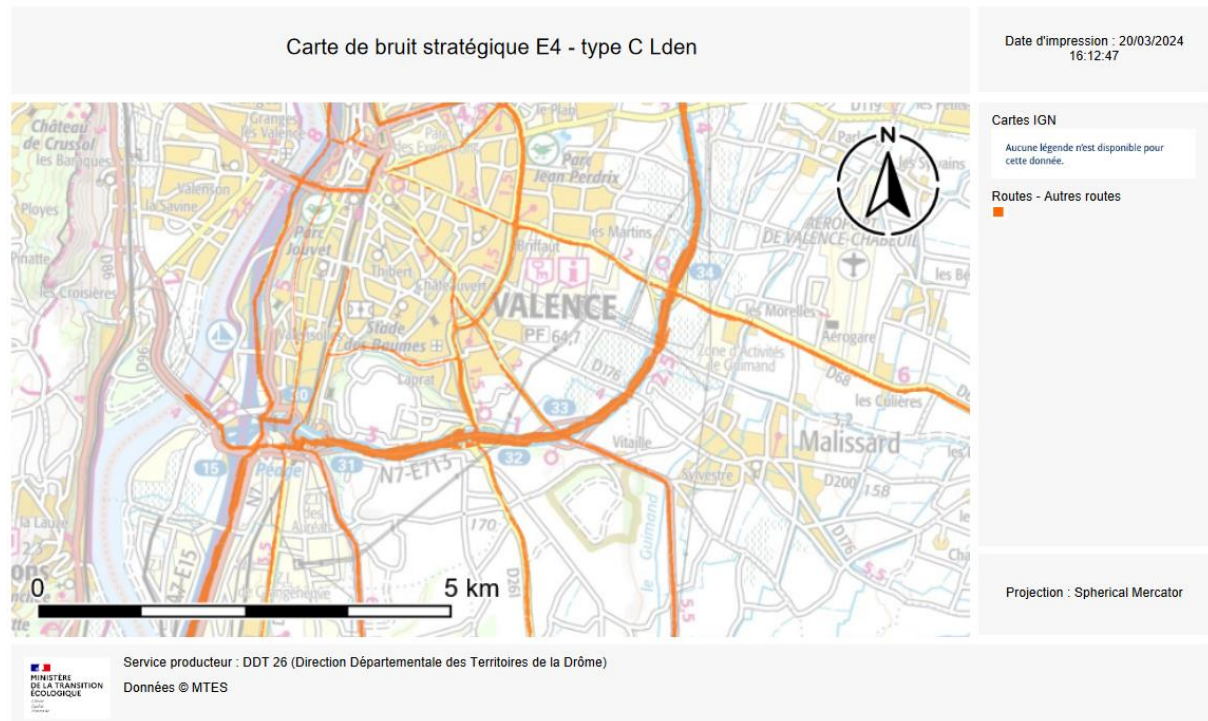


Figure 4 : Extrait de la carte de bruit stratégique de type C Lden



## 4.7. Estimation des populations exposées

### 4.7.1. Présentation de la méthode

(Source : [www.cerema.fr](http://www.cerema.fr))

La cartographie de l'exposition des territoires au bruit des infrastructures de transport terrestre s'accompagne de statistiques. Pour chaque infrastructure, des tableaux d'exposition des populations indiquent pour chaque plage de niveaux sonores et indice :

- Le nombre de personnes exposées au bruit ;
- Le nombre d'établissements de santé exposés au bruit ;
- Le nombre d'établissements d'enseignement exposés au bruit.

Les effets nuisibles sont définis dans l'annexe III de la Directive 2002/49/CE modifiée et transposée en droit français par les articles R. 572-5 et R. 572-6 du Code de l'environnement et arrêté du 4 avril 2006 modifié. Le nombre de personnes affectées par ces effets nuisibles est détaillé par effet nuisible et par infrastructure.

Les données d'exposition des populations sont estimées suivant les recommandations prescrites au paragraphe 2.8 de l'annexe II de la Directive 2002/49/CE.

#### Pour information :

Pour effectuer le décompte des populations impactées par le bruit, l'exposition des bâtiments est caractérisée par les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_{night}$  en champ libre, assimilable à une configuration « fenêtre ouverte » et pour laquelle on ne tient pas compte de la dernière réflexion de façade. Vis-à-vis des représentations graphiques des cartes, cela se traduit par une correction de  $-3$  dB(A) des niveaux de bruit perçus en tout point de l'espace.

Les données d'exposition des populations sont obtenues sur la base de récepteurs en façade des bâtiments auxquels la modélisation acoustique attribue un niveau de bruit. Les décomptes sont ensuite opérés grâce aux bases de données de population et de bâtiments sensibles produites. Ces résultats sont le fruit de la modélisation acoustique, qui n'a pas vocation à suppléer des mesures acoustiques. La qualité de ces résultats dépend également des données d'entrée, dont l'objectif est de fournir une vision macroscopique du territoire.

**Les informations proviennent du rapport d'étude datant de janvier 2023  
réalisé par le CEREMA. Il s'agit d'une estimation.**

### 4.7.2. Répartition de la population exposée par tranche de bruit

#### **Analyse des cartes de type A**

L'analyse des cartes de type A, représentant l'exposition aux différents niveaux de bruit, a permis d'extraire les résultats figurant dans les tableaux suivants. Ces tableaux indiquent, selon les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$ , la répartition de la population exposée ainsi que le nombre d'établissements de santé et d'enseignement potentiellement impactés par tranche de niveau de bruit.

Tableau 7 : Lden en dB(A) -Type A

Exposition aux routes de Valence > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
[55 à 60[	4062	17	31
[60 à 65[	3575	14	17
[65 à 70[	3245	4	10
[70 à 75[	1294	0	7
> 75	72	0	0
<b>Total &gt; 55</b>	<b>12248</b>	<b>35</b>	<b>65</b>

Tableau 8 : L<sub>night</sub> en dB(A) -Type A

Exposition aux routes de Valence > 3 millions véh/an			
L <sub>night</sub> dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
[50 à 55[	3507	29	34
[55 à 60[	3246	17	31
[60 à 65[	1223	14	17
[65 à 70[	73	4	10
> 70	0	0	7
<b>Total &gt; 50</b>	<b>8049</b>	<b>64</b>	<b>99</b>

### Analyse des cartes de type C

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

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

Tableau 9 : Lden en dB(A) -Type C

Exposition aux routes de Valence > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 68	2693	2	13

Tableau 10 : L<sub>night</sub> en dB(A) -Type C

Exposition aux routes de Valence > 3 millions véh/an			
L <sub>night</sub> dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
> valeur limite de 62	502	105	21

### 4.7.3. Evaluation des effets nuisibles

Publiées en 2018, des informations statistiques provenant des Lignes directrices de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sur le bruit dans l'environnement mettent en avant les relations dose-effet des effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. L'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement introduit une méthode de quantification des personnes exposées à trois de ces effets nuisibles : la cardiopathie ischémique<sup>3</sup> (correspondant aux codes BA40 à BA6Z de la classification internationale ICD-11 de l'OMS), la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

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

Axe Voie	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
Avenue de Chabeuil	3	275	68
Avenue de la Libération	1	136	36
Avenue de Romans	2	183	51
Avenue de Verdun	3	211	56
Avenue des Baumes	0	70	12
Avenue du Docteur Paul Santy	0	19	4
Avenue Félix Faure	0	25	7
Avenue Gambetta	0	52	10
Avenue Maurice Faure	2	202	49
Avenue Sadi Carnot	0	37	8
Avenue Victor Hugo	1	136	32
Boulevard du Ciré	0	18	4
Boulevard du Général de Gaulle	0	74	19
Boulevard du Maréchal Juin	0	80	12
Boulevard Franklin Roosevelt	0	33	4
Boulevard Gustave André	0	38	4
Boulevard John Fitzgerald Kennedy	1	111	28
Boulevard Pierre Tézier	0	64	16
Boulevard Vauban	0	17	4
Boulevard Winston Churchill	3	243	56
Faubourg Saint-Jacques	0	75	11
Place de la République	0	6	1
Rue de la Manutention	0	24	6
Rue du Docteur Schweitzer	0	3	1
Rue du Pont des Anglais	0	1	0
Rue Faventines	2	198	50
Route de Chabeuil	0	43	9
Route de Crest	0	20	4
Route de Romans	0	9	1

L'excès de bruit a un impact direct sur les maladies cardio-vasculaires. L'OMS estime que **le bruit causé par le trafic routier augmente le risque de maladie coronarienne de 8% tous les 10 dB, à partir de 50 dB.**

<sup>3</sup> La Cardiopathie ischémique, désigne les problèmes cardiaques causés par un rétrécissement des artères coronaires, entraînant une réduction de la circulation sanguine et de l'apport en oxygène au muscle cardiaque.

## 5. Prise en compte des « zones de calme »

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 et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit « d'espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Dans la commune de Valence aux abords des grandes infrastructures communales, la cartographie ne relève pas la présence de zones calmes.

## 6. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années

### Axe 1 : Développement de la voiture partagée

**Objectif : Réduire la dépendance à la voiture, la consommation d'énergie, les émissions de polluants, et favoriser le report vers d'autres modes de mobilité, tout en libérant de l'espace urbain**

Actions réalisées	Date	Budget
Lancement en 2017 du service d'autopartage ( <b>Citiz</b> ) à l'échelle de Valence Romans Mobilités, avec 5 stations (5 véhicules), dont 2 à Valence. Déploiement de nouvelles stations Citiz, qui a porté en 2023 à un total de 15 stations (16 véhicules), dont 9 stations (9 véhicules) à Valence.	2017	-
Depuis de nombreuses années, il y a un déploiement d' <b>aires de covoiturage</b> sur le territoire de VRM. En 2023, 27 aires de covoiturage (environ 500 places au total) sont présentes, dont 5 en périphérie de l'agglomération valentinoise.	-	-
Lancement de l'application <b>Klaxit</b> pour inciter au covoiturage pour les trajets du quotidien et notamment les déplacements domicile-travail. L'appli permet de mettre en relation les covoitureurs et de financer les trajets.	2023	-
Création d'emplacements dédiés à l'auto partage : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avenue Félix FAURE ;</li> <li>○ Place Edouard HERRIOT ;</li> <li>○ Place du 19 MARS 1962 ;</li> <li>○ Rue Denis PAPIN ;</li> <li>○ Parking du Clos SYLVESTRE ;</li> <li>○ Rue DIGONNET ;</li> <li>○ Rue PECHEROT ;</li> <li>○ Rue Christophe COLLOMB.</li> </ul>	04/04/2017 04/04/2017 30/06/2021 30/06/2021 30/06/2021 30/06/2021 30/06/2021 30/06/2021	-

### Axe 2 : Création de parcs relais en entrée de ville

**Objectif : Permettre 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**

Actions réalisées	Date	Budget
Création de 2 <b>parcs relais</b> en périphérie de l'agglomération valentinoise (Pompidou à Valence 2 et Maladière à Saint-Péray). Ils comportent chacun 50 places, sont implantés à proximité immédiate d'arrêts de transport en commun et disposent de divers services (vélos en libre-service, stationnements vélos sécurisés, borne de recharge électrique).	Mise en service en 2019 (Pompidou) et 2020 (Maladière)	-

**Axe 3 : Amélioration de l'attractivité des transports en commun**

**Objectif : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine**

Actions réalisées	Date	Budget
<p><b>Réduction tarifaire</b> des abonnements bus pour « booster » le nombre d'abonnés.                      Augmentation régulière du nombre d'abonnés au réseau Citéa (hormis période du covid) : 37 500 en 2022 contre 30 000 en 2017.                      Augmentation régulière de la part modale des transports en commun pour les trajets domicile-travail : + 0,4 point à l'échelle de VRM (5,5% en 2009 à 5,9% en 2020) ; + 1,6 point concernant les Valentinois (10,4% à 12%, tous lieux de travail confondus).</p>	2018	-

**Axe 4 : Développement de véhicules de transport en commun à faibles émissions**

**Objectif : Remplacer les véhicules diesel par des bus moins bruyants**

Actions réalisées	Date	Budget
<p>La ligne Cité 1 (ligne la plus fréquentée) est devenue <b>100% électrique</b> en 2019.                      En 2023, 60% de la flotte de bus urbains déployés sur le secteur de Valence est à faibles émissions (véhicules électriques et GNV). Ces motorisations alternatives permettent aux véhicules d'être moins bruyants.</p>	2019	-

**Axe 5 : Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs**

**Objectif : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine**

Actions réalisées	Date	Budget
<p>VRM porte depuis 2021 le projet <b>Cycléo</b>, qui identifie 16 itinéraires reliant les principales communes du territoire entre elles, afin de développer les déplacements en vélo du quotidien.                      En fin 2023, 40 % du réseau Cycléo est aménagé pour les vélos.                      Ce projet est réalisé en collaboration avec l'ensemble des gestionnaires de voirie et les associations vélo.</p>	2021	-
<p>VRM a lancé en 2014 <b>Vélobox</b>, le service de consignes (individuelles ou collectives) permettant de stationner son vélo de manière sécurisée.                      En 2023, 210 emplacements sur le territoire de VRM, dont 118 à Valence (dont 3 consignes collectives, chacune de 20 places).                      En complément, des <b>appuis vélos</b> sont installés dans l'espace public au gré des opportunités.</p>	2014 - 2023	-
<p>Rénovation du plateau piétons du centre-ville :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rue général Farre (2021)</li> <li>○ Rue Madier de Montjau (2023)</li> <li>○ Rue Emile Augier (2023)</li> </ul>	2021 - 2023	-
ViaRhôna : nouvel itinéraire dans le Parc Jouvet et en basse-ville	2022 – 2023	-
<u>Plan vélo intercommunal</u> (Avenue de Chabeuil)	2022	-

<p>En septembre 2022, deux pistes cyclables de chaque côté de la chaussée entre l'avenue Maurice René Simonet et le chemin de la Forêt aux Martins à Valence ont été réalisées. À terme, l'itinéraire o3 permettra de connecter Valence à Chabeuil de manière continue grâce à 10,7 km d'aménagements cyclables.</p>		
--	--	--

**Axe 6 : Favorisation des déplacements à vélo ou à pied**

**Objectif : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine**

Actions réalisées	Date	Budget
<p><b>Service « Libélo » de vélos en Libre-Service (VLS)</b>, lancé en 2010. Le service est fortement plébiscité depuis son renouvellement en 2018 (changements des vélos et du système) : plus de 223 500 locations en 2022, contre 27 500 en 2017. En 2023, 350 vélos sur le territoire de VRM (dont 235 vélos classiques + 115 vélos à assistance électrique) et 54 stations (dont 33 à Valence).</p>	2014 - 2023	-
<p>Service « <b>Mon Libélo</b> » de location longue durée. Le service a été renouvelé en 2022, avec une flotte de 120 vélos et 3 vélos cargo, tous à assistance électrique. 180 locations en 2022 contre 57 en 2017.</p>	2022	-
<p>Réalisation d'un plan vélo à destination du grand public.</p>	-	-
<p><b>Jalonnement</b> de 3 itinéraires cyclables structurants définis par VRM.</p>	2019	-
<p>Plusieurs actions de <b>sensibilisation</b> à la pratique du vélo ont été menées, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Aide à l'achat de vélos mise en place par VRM entre 2015 et 2020 ;</li> <li>○ Participation aux campagnes nationales de « Mai à vélo » et « Cyclistes brillez ».</li> </ul>	2015 - 2023	-
<p>Aménagement de zones de rencontre. Dans les rues peu adaptées à la création de pistes cyclables, la Ville souhaite désormais aménager des espaces partagés et apaisés, à vitesse limitée à 20 km/h et munis de chicanes végétalisées. Ces dernières ont à la fois l'intérêt de faire ralentir, de permettre un meilleur partage de l'espace et de perméabiliser davantage ces rues, au service de davantage de fraîcheur et de cadre de vie et réduisant la charge dans le réseau pluvial. Mise en œuvre sur la rue Faventines (entre rue Berthelot et boulevard Felix Faure) 250 k€ en 2015, rue Chorier (150 k€ en 2022), rue Jacquet (15 k€ en 2022), chemin de Robinson, rue Barnave (80 k€ en 2019 et 80 k€ 2022)</p>	2014 - 2023	-
<p>La Ville a choisi d'adhérer au club des villes et territoires cyclables et marchables, acteur depuis 1989 de la promotion des mobilités actives. Cette adhésion lui permet d'échanger avec d'autres collectivités, de bénéficier de retours d'expériences, d'accéder à un centre de ressources... afin de faciliter les déplacements à vélo ou à pied. Elle continue, avec l'Agglo, à faire évoluer la flotte de véhicules : 60 % des véhicules légers renouvelés étaient électriques.</p>	Tous les ans depuis 2023	1500 € / an

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Taux de cyclabilité de la voirie à Valence : 22,4%</li> <li>○ Incluant voirie à 30km/h : 39,3</li> </ul> <p>Linéaire cyclable par hab. : 2,27 m/hab.</p>		
<p><b>Déploiement du schéma cyclable</b>, préalablement concerté avec l'association Roulons En Ville à Vélo (à travers des temps d'échanges trimestriels), 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)</p>	Tous les ans depuis 2019	20 000 € annuels
<p><b>Aménagement de 4 Parcours verts</b>, à pied/et ou vélo devant faire l'objet d'un guide des parcours.</p>	2020	-
<p><b>Commission vélo</b> 1<sup>ère</sup> commission en janvier 2021, 5 réunions en 2022, 3 réunions en 2023</p>	Tous les ans depuis 2021	-
<p>Sur tous les carrefours à feux :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ <b>Systematisation des sas vélo</b> ;</li> <li>○ <b>Systematisation des cédez-le-passage cyclistes.</b></li> </ul>	2021 et 2022	70 k€

**Axe 7 : Sensibilisation du public salarié à une mobilité plus durable**

**Objectif : Encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail**

Actions réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Depuis 2017, signature de 53 <b>Plans de mobilité employeurs</b> entre VRM et les employeurs du territoire afin d'inciter les salariés à utiliser des modes alternatifs à la voiture individuelle ;</li> <li>○ En outre, environ 50 autres employeurs bénéficient également d'actions (par exemple, stands d'informations en entreprises) ;</li> <li>○ Promotion du Challenge mobilité en entreprises (et administrations) : défi annuel d'utiliser un autre mode pour venir au travail.</li> </ul>	Démarré en 2017	-

**Axe 8 : Rationalisation de la mobilité des marchandises en ville**

**Objectif : Réduire les nuisances liées au transport de marchandises**

Actions réalisées	Date	Budget
Approbation du <b>schéma directeur de la mobilité des marchandises</b> sur le territoire de VRM.	2016	-
Réglementation du transport de marchandises à Valence.	2017	-
Elaboration d'un <b>schéma directeur des points de livraison hors domicile</b> afin de rationaliser la livraison des particuliers.	2023	-



**Axe 9 : Développement des véhicules électriques**

**Objectif : Favoriser le renouvellement du parc de véhicules afin de le rendre plus propre et moins bruyant**

Actions réalisées	Date	Budget
<p><b>Lancement en 2017 du service de bornes de recharge publiques par le Service public Des Energies dans la Drôme (SDED 26), avec l'installation en :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2017 de 6 IRVE (12 points de charge) ;</li> <li>○ 2018 de 2 IRVE (2 points de charge) ;</li> <li>○ 2023 de 3 IRVE (6 points de charge) ;</li> </ul> <p><i>IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique</i></p> <p><b>Nombre de véhicules électriques disponibles pour les agents de la Ville de Valence :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 2020 : 1 véhicule</li> <li>○ 2021 : 1 véhicule</li> <li>○ 2022 : 8 véhicules</li> <li>○ 2023 : 15 véhicules</li> </ul>	2017 - 2023	-

**Axe 10 : La politique de stationnement comme levier du report modal**

**Objectif : Contraindre le stationnement des pendulaires afin de favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle dans le centre-ville**

Action réalisées	Date	Budget
Extension du périmètre de stationnement payant à Valence et mise en place d'un abonnement pour les résidents du centre-ville.	2021-2022	-
Adaptation de la tarification des parkings QPark : réduction du tarif pour les résidents et hausse pour les pendulaires.	2022-2023	-

**Axe 11 : Modification de tarification des parkings centre-ville**

**Objectif : Favoriser la rotation des véhicules et le stationnement de courte durée et limiter le temps de recherche de places**

Action réalisées	Date	Budget
<p><b>Création de 4 zones de stationnement réglementé payant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zone 1 dite violette, de courte durée (2h15) ;</li> <li>○ Zone 2 dite orange, de moyenne durée (4h15) ;</li> <li>○ Zone 3 dite jaune, de moyenne durée (4h15) ;</li> <li>○ Zone 4 dite rose, de moyenne durée (4h15).</li> </ul> <p><b>Création d'emplacements de très courte durée et gérés par borne à rotation rapide :</b></p> <p>Le stationnement est réglementé gratuit et limité à 15 minutes, de 8h00 à 19h00, du lundi au dimanche en dehors des jours fériés, dans les voies et places suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avenue SEMARD Pierre, 4 cases de stationnement (2x2) côté trottoir nord, au droit des n°15 à 17 ;</li> </ul>	2018	140000€

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Avenue SEMARD Pierre, 4 cases de stationnement (2x2) côté trottoir sud, au droit des n°18 à 22 ;</li> <li>○ Rue des ALPES, 2 cases de stationnement, côté trottoir nord, au droit du n°1 Ter ;</li> <li>○ Rue des ALPES, 2 cases de stationnement, côté trottoir nord, au droit du n°19 ;</li> <li>○ Rue FAVENTINES, 2 cases de stationnement, coté trottoir nord, au droit du n°149.</li> </ul> <p><b>Création d’emplacements limités sur la durée et gérés par disque bleu :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ À proximité des établissements scolaires, le stationnement est réglementé gratuit et limité à 15 minutes, de 8h00 à 18h00, sauf les dimanches et jours fériés ;</li> <li>○ À proximité des crèches, le stationnement est réglementé gratuit et limité à 15 minutes, de 8h00 à 18h00, du lundi au vendredi inclus sauf les jours fériés ;</li> <li>○ À proximité des pôles commerciaux ou culturels, le stationnement est réglementé gratuit et limité à 30 minutes, de 9h00 à 19h00, sauf les dimanches et jours fériés.</li> </ul>		Voirie
--	--	--------

**Axe 12 : Création d’un réseau des bornes de recharges électriques**

**Objectif : Encourager l’adoption des véhicules électriques et réduire la dépendance aux combustibles fossiles**

Action réalisées	Date	Budget
<p><b>22 emplacements de stationnement réservés aux voitures électriques :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Place Aristide BRIAND (2 places) ;</li> <li>○ Place Jean COLLOMBET (2 places) ;</li> <li>○ Avenue du Président HERRIOT, (4 places) ;</li> <li>○ Avenue de la COMETE (parking) (2 places) ;</li> <li>○ Avenue Léon GAMBETTA, au droit du Pont Frédéric Mistral (2 places) ;</li> <li>○ Place Tony GARNIER, (plateau des Couleures) (2 places) ;</li> <li>○ Avenue Victor HUGO, (parking du Clos-Sylvestre) (2 places) ;</li> <li>○ Avenue des LANGORIES, (plateau de Lautagne) (2 places) ;</li> <li>○ Avenue de LAUTAGNE, parcelle cadastrale DO 676, au droit du laboratoire départemental d’analyses de la Drôme (2 places) ;</li> <li>○ Avenue de ROMANS, au droit du parking Latour-Maubourg (2 places).</li> </ul>	<p>10/05/2023</p> <p>10/05/2023</p> <p>10/05/2023</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p> <p>19/07/2018</p>	SDED

**Axe 13 : Création de 4 zones de rencontre**

**Objectif : Partage de la rue équitable pour tous les usagers (piétons, véhicules, cycles, personnes à mobilité réduite, transports en commun) – Limitation de la vitesse à 20km/h**

Action réalisées	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Rue CHORIER, dans sa portion comprise entre la place Alphonse De Lamartine et l'avenue de Chabeuil ;</li> <li>○ Rue Victor JACQUET ;</li> <li>○ Rue Olivier de SERRES ;</li> <li>○ Rue FAVENTINES, dans sa portion comprise entre la rue du Parc et l'avenue Félix Faure.</li> </ul>	<p>25/08/2023</p> <p>07/03/2023</p> <p>24/02/2022</p> <p>01/12/2015</p>	Voirie

**Axe 14 : Contrôle d'accès hyper centre-ville (zone piétonne)**

**Objectif : Mise en place de bornes pour limiter l'accès aux riverains et livraisons**

Action réalisées	Date	Budget
Implantation de bornes d'entrée et de sortie sur le périmètre de la zone piétonne.	2008	-

**Axe 15 : Intégration de la dimension acoustique dans des outils de planification existants**

**Objectif : Répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en respectant un équilibre durable avec l'environnement**

Action réalisées	Date	Budget
<p>Intégrer cet objectif dans différents documents, notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le <b>Plan de Déplacements Urbains</b>. Le PDU est un document de planification des déplacements. Il a été approuvé en 2016, il engage le territoire sur sa stratégie en matière de mobilité pour les 10 années à venir ;</li> <li>○ Le <b>Plan Local d'Urbanisme</b>. Le PLU prévoit des aménagements pour améliorer les mobilités douces comme la marche à pied, le vélo et les transports en communs et se doit d'être en phase avec le PDU.</li> </ul>	<p>PDU approuvée en 2016</p> <p>-</p> <p>PLU approuvée en 2022</p>	-
<p>Outils du PLU mobilisés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zonage : Réduction des zones constructibles aux abords des voies les plus fréquentes (suppression du projet d'écoquartier secteur des Iles autour de l'av. de Provence, réduction des zones à urbaniser sur la frange Est à proximité de la LACRA) ;</li> <li>○ Zonage : Mise en place des outils permettant la protection et la création de frontières boisées avec les zones agricoles et la LACRA pour limiter les nuisances ;</li> <li>○ Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) : Mise en place d'une OAP thématique (faire face aux défis par un urbanisme adapté) reprenant des préconisations sur l'orientation du bâti pour limiter l'exposition au bruit, d'une OAP thématique visant à favoriser les mobilités douces ;</li> <li>○ Annexe : intégration du PPBE.</li> </ul>	Révision du PLU approuvée le 21 novembre 2022	-

**Axe 16 : Élargissement de la zone 30 dans un périmètre défini**

**Objectif : Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h des usagers motorisés sur certaines voiries**

Action réalisées	Date	Budget
Zone 30 sur secteur Châteauvert-Baumes	2013	30 k€
Zone 30 sur certaines parties de Polygones	2014	30 k€
Zone 30 sur secteur Chabeuil – Châteauvert	2015	30 k€
Zone 30 sur secteur Romans-Chabeuil	2016	30 k€
Zone 30 sur secteur Faure-Papin	2017	30 k€
Zone 30 sur secteur centre-ville Nord	2017	30 k€
Zone 30 sur secteur Valensolles	2019	30 k€
Zone 30 sur secteur Faure-Papin – extension	2019	30 k€
Zone 30 sur secteur Chamberlière	2020	30 k€
<b>Déploiement de dispositifs de réduction de vitesse dans les zones à 30</b>		
Plateau rue Montplaisir	2022	20 k€
Ralentisseur rue pierre Corneille	2023	10 k€
Plateau Boulevard du CIRE	2023	25 k€
Plateau rue de Mulhouse	2023	40 k€
Plateau Rue Chaplin	2022	20 k€
Plateau rue Bonnet	2021	20 k€
Plateau rue pont de la Cécile	2020	25 k€
Plateau rue Léon BLUM	2023	25 k€

**Axe 17 : Prise en compte des Points Noirs Bruits**

**Objectif : Aider les propriétaires éligibles à réaliser des travaux d'isolation phonique**

Action réalisées	Date	Budget
<p>La résorption des points noirs du bruit (PNB) était l'un des axes principaux du PPBE (1<sup>ère</sup> échéance) de la ville de Valence ; l'objectif étant d'aider les propriétaires éligibles à réaliser des travaux d'isolation phonique.</p> <p><b>Suite à une étude acoustique aux abords des voies bruyantes</b>, un inventaire des bâtiments éligibles PNB a permis de proposer, à l'ensemble des propriétaires concernés, de réaliser un diagnostic mixte (thermique et 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.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 1<sup>ère</sup> phase :</li> </ul> <p><b>Pour le parc public, 75 logements diagnostiqués</b> (audits mixtes thermiques et acoustiques financées à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) <b>ont bénéficié d'une isolation phonique</b> (financés à 80% par l'ADEME le restant à la charge du propriétaire).</p> <p><b>Pour le parc privé, 39 logements diagnostiqués</b> (audits mixtes thermiques et acoustiques financées à 80% par l'ADEME et 20 % par l'agglo) et <b>28 logements ont bénéficié d'une isolation phonique</b> (financés à 80% par l'ADEME) pour les secteurs des avenues de Romans et de Verdun.</p>	2011 à 2017	676 976,59 €

<p>○ 2<sup>ème</sup> phase :</p> <p>En 2015, la 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.</p> <p>Bilan de l'opération terminée en 2017 :</p> <p>☛ <b>152 logements traités dont 83 logements à caractère social</b> (75 logements du parc public et 8 logements d'un foyer SONACOTRA).</p>		
---	--	--

## 7. Détail du plan d'action des 5 prochaines années

### 7.1. Description des actions prévues ou en cours de réalisation

#### **Axe 1 : Développement de la voiture partagée**

**Objectif** : Réduire la dépendance à la voiture, la consommation d'énergie, les émissions de polluants, et favoriser le report vers d'autres modes de mobilité, tout en libérant de l'espace urbain

Actions à réaliser	Date	Budget
Déploiement de 3 nouveaux véhicules d'autopartage Citiz à Valence.	2024	-
Poursuite du dispositif d'incitation au covoiturage Klaxit.	En cours	-

#### **Axe 2 : Amélioration de l'attractivité des transports en commun**

**Objectif** : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine

Actions à réaliser	Date	Budget
Nouveau réseau de transports en commun dès la rentrée 2024 (pour 2024-2030) : nouvelles lignes régulières entre Valence et les communes périurbaines ; amélioration des fréquences ; une navette de centre-ville gratuite dès la rentrée 2025.	2024	-
Projet de bus à haut niveau de service : il s'agit de renforcer la ligne la plus fréquentée du réseau afin qu'elle joue le rôle de colonne vertébrale du réseau de bus de Valence.	2027	-

#### **Axe 3 : Développement de véhicules de transport en commun à faibles émissions**

**Objectif** : Remplacer les véhicules diesel par des bus moins bruyants

Action à réaliser	Date	Budget
Objectif 100% de véhicules propres, qui sont également moins bruyants.	En cours	-

#### **Axe 4 : Réalisation d'aménagements en faveur des modes actifs**

**Objectif** : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine

Actions à réaliser	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Zones de rencontre ;</li> <li>○ Rue des écoles ;</li> <li>○ Plan vélo intercommunal : 5km dont avenue de Verdun, rue Faventines (section à double-sens) et rue Denis Papin ;</li> <li>○ Voie verte Trinitaire-Epervière (quartier des Îles).</li> </ul>	A définir les lieux et dates	A définir dans le cadre du prochain mandat
Réalisation de l'intégralité du réseau Cycléo dont l'objectif est de développer l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien : mise en place d'une signalétique spécifique (logo facilement identifiable, jalonnement des itinéraires, totems d'informations) et poursuite des aménagements cyclables.		
Poursuite du déploiement de stationnements vélos, sous forme de :	En cours	-

<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Consignes sécurisées Vélobox, dont des consignes à usage ponctuel ;</li> <li>○ Appuis vélos dans l'espace public.</li> </ul>		
---	--	--

**Axe 5 : Favorisation des déplacements à vélo ou à pied**

**Objectif : Réduire la congestion urbaine, optimiser l'utilisation de l'espace urbain et améliorer la qualité de vie urbaine**

Actions à réaliser	Date	Budget
<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Campagne de communication et de sensibilisation sur le code de la rue ;</li> <li>○ Déploiement de stationnement vélo ;</li> <li>○ Valorisation du vélo pour les commerces de proximité ;</li> <li>○ Projets spécifiques dans les quartiers Politique de la Ville : bourse aux vélos, ateliers d'auto-réparation dans les MPT, commission vélo dédiée ;</li> <li>○ Concertation avec les usagers dans le cadre de la Commission Modes actifs.</li> </ul>	A définir les lieux et dates	A définir dans le cadre du prochain mandat
Service de vélos en libre-service Libélo : <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 15 nouvelles stations en 2025, dont 4 à Valence ;</li> <li>○ 90 nouveaux vélos (tous électriques) sur les secteurs de Valence et de Romans, en 2024 et 2025.</li> </ul>	2025	-
Poursuite du service de location longue durée Mon Libélo (+110 vélos) et diversification des types de vélo (longtail <sup>4</sup> , ...).	En cours	-
Refonte des plans vélo à destination du grand public.	2024	-
Elaboration d'un schéma directeur des mobilités actives qui permettra de faire émerger les actions les plus pertinentes à mettre en place sur le territoire afin de promouvoir l'usage de la marche et du vélo.	2024	-

**Axe 6 : Sensibilisation du public salarié à une mobilité plus durable**

**Objectif : Encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle pour les déplacements domicile-travail**

Actions à réaliser	Date	Budget
Renforcement des stands en entreprises, afin d'informer les salariés sur l'offre de mobilité sur le territoire, à l'aide d'une agence mobile.	En cours	-
Poursuite des démarches de plans de mobilité employeurs et de promotion du Challenge mobilité en entreprises.	En cours	-
Mise en place du service Citéa Pro dans les zones d'activités (transport à la demande).	2024	-

<sup>4</sup> Le vélo cargo longtail est un type de vélo cargo avec une plateforme de chargement allongée à l'arrière.

**Axe 7 : Rationalisation de la mobilité des marchandises en ville**

**Objectif : Réduire les nuisances liées au transport de marchandises**

Action à réaliser	Date	Budget
Déploiement de consignes automatiques (alternative à la livraison à domicile).	En projet	-

**Axe 8 : Développement des véhicules électriques**

**Objectif : Favoriser le renouvellement du parc de véhicules afin de le rendre plus propre et moins bruyant**

Actions à réaliser	Date	Budget
Déploiement de nouvelles infrastructures de recharge de véhicule électrique par le SDED, dont 1 IRVE (8 points de charge) en 2024.	En cours	-
La ville respecte les directives de la loi LOM. A savoir, au minimum 30% des véhicules renouvelés, doivent être électrique. Actuellement, Valence a un taux de renouvellement des véhicules électriques de 50%, avec un prévisionnel de 21 véhicules disponibles pour les agents en 2024.	En cours	-

**Axe 9 : La politique de stationnement comme levier du report modal**

**Objectif : Contraindre le stationnement des pendulaires afin de favoriser l'utilisation de modes alternatifs à la voiture individuelle dans le centre-ville**

Action à réaliser	Date	Budget
Interrogation du maintien ou non de stationnement public lors des projets d'espaces publics, afin de laisser plus de places à d'autres usages. Cela va dans le sens de la contrainte sur la voiture individuelle et donc peut encourager le report modal.	En cours	-

**Axe 10 : Création de nouvelles bornes de recharges électriques après 2023**

**Objectif : Encourager l'adoption des véhicules électriques et réduire la dépendance aux combustibles fossiles**

Action à réaliser	Date	Budget
3 bornes implantées – 6 emplacements de stationnement réservés : place de DUNKERQUE.	04/04/2024	-
Implanter 1 IRVE avec 2 points de charge.	À venir	

**Axe 11 : Poursuivre le déploiement des bornes de recharges électriques**

**Objectif : Encourager l'adoption des véhicules électriques et réduire la dépendance aux combustibles fossiles**

Action à réaliser	Date	Budget
Etudier la mise en place de bornes sur des places de parking.	En cours	-



**Axe 12 : Intégration de la dimension acoustique dans des outils de planification existants**

**Objectif : Répondre aux besoins de mobilité de l'ensemble de la population, tout en respectant un équilibre durable avec l'environnement**

Action à réaliser	Date	Budget
<p><b>Plan Local d'Urbanisme :</b>                      Mise à jour des annexes relatives aux enjeux sonores.                      Possible adaptation des « Orientations d'aménagement et de programmation » thématiques pour l'intégration de nouvelles préconisations.</p>	En cours	-

**Axe 13 : Élargissement de la zone 30 dans un périmètre à définir**

**Objectif : Limiter la vitesse de circulation à 30 km/h des usagers motorisés sur certaines voiries**

Action à réaliser	Date	Budget
Extension de la Z30 à de nouveaux quartier (ex : Bayot, Châteauvert, Grand-Charran, Fontlozier, ...).	A définir	60 k€ pour les 5 prochaines années
Extension de la Z30 dans le quartier du Polygone.	29/11/2024	-
Amélioration des Z30 actuelles + ajout de dispositifs de réduction de vitesse.	A définir et planifier	400 k€ pour les 5 prochaines années

## 8. Bilan de la consultation du public

### 8.1. Modalités de la consultation

Le 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 deux mois conformément à l'article R. 572-9 du Code de l'Environnement, du 1<sup>er</sup> Septembre au 31 octobre 2024

Durant cette période, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été mis à disposition, pour consultation 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](http://www.valence.fr). Les remarques pouvaient être envoyées par courriel via une adresse électronique diffusée dans l'avis de presse.

Conformément aux dispositions réglementaires, un avis est paru au minimum, 15 jours avant le début de la consultation, soit le 18 août 2024, dans le journal « Le Dauphiné Libéré » et sur le site internet de la ville.

A l'issue de la période de consultation du PPBE, 4 consultations du PPBE ont été consignées.

### 8.2. Remarques du public

Questions de Bernard ALISON - 9 Octobre 2024 - Bruit routier
<p>« J'ai lu avec beaucoup d'intérêt le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Valence pour 2024-2029. J'ai quelques remarques à formuler.</p> <p><i>Première question :</i></p> <p>Puisque le plan se limite aux voies routières dont le trafic est supérieur à 8000 véhicules/jour, il serait intéressant, pour mieux comprendre les cartes de bruit, de faire figurer en annexe le trafic mesuré sur chacune des 29 voies concernées ainsi que la vitesse moyenne mesurée des véhicules. Cette information permettrait aussi de comparer de 4 ans en 4 ans les résultats des politiques menées. Est-ce que le trafic a diminué sur tel axe avec les mesures prises dans ce sens ? Est-ce que la vitesse a diminué sur tel autre axe avec les aménagements mis en place dans ce but ?</p> <p><i>Deuxième question :</i></p> <p>Je comprends que légalement le PPBE de la ville se limite aux voies routières à trafic élevé. Je me demande dans quel plan sont traités les autres nuisances sonores tout aussi gênantes : trafic ferroviaire, trafic aérien lié à l'aérodrome de Chabeuil (avions) et à l'hôpital de Valence (hélicoptère du SAMU), bruits nocturnes d'origine humaine (terrasse de bars, sortie de spectacles ou de boîtes de nuit...) ou animale (abolement de chiens). »</p>
Réponses apportées - 23 Octobre 2024
<p><i>Réponse à la première question :</i></p> <p>Il convient de noter que les voies mentionnées dans le PPBE sont celles fournies par l'État et non celles sélectionnées par la commune. De plus, la ville de Valence ne réalise pas ce type de mesures sur toutes les voies indiquées et ne dispose donc pas de données suffisantes pour les mentionner dans le PPBE. Il en est de même pour les données de l'état, qui n'indique aucune information précise sur le nombre de véhicule et leur vitesse.</p> <p>L'objectif de la politique de lutte contre le bruit n'est pas de diminuer le trafic ou la vitesse, mais bien de réduire les niveaux de bruit ou de diminuer l'exposition au bruit, d'une manière plus globale.</p> <p>Enfin, le bilan des actions établi est intégré dans le rapport du PPBE et retrace les actions réalisées ces 10 dernières années et celles initialement prévues pour les 5 prochaines années.</p> <p><i>Réponse à la deuxième question :</i></p> <p>Le PPBE de l'État 4ème échéance (2024-2029) concerne les infrastructures routières nationales et autoroutières avec un trafic annuel supérieur à trois millions de véhicules, ainsi que les voies ferroviaires avec plus de 30 000 passages de trains par an. Dans la Drôme, ce plan inclut des routes comme la LACRA, les autoroutes et les lignes ferroviaires à fort trafic. Pour les voiries départementales, un PPBE spécifique au département de la Drôme existe.</p>

En revanche, pour le trafic aérien autour de l'aérodrome de Chabeuil, il n'y a pas de PPBE, mais un Plan d'Exposition au Bruit (PEB) qui réglemente les zones exposées au bruit des avions.

En ce qui concerne les bruits des hélicoptères des hôpitaux, s'agissant de transport sanitaire, aucune réglementation relative au bruit n'existe actuellement. Néanmoins, l'autorisation de survol et d'atterrissage dans le périmètre d'une agglomération, en l'occurrence pour des opérations de sauvetage, est de la compétence de l'Etat.

Enfin, s'il n'existe pas de plan de prévention des nuisances sonores concernant les bruits nocturnes d'origine humaine (terrasse de bars, sortie de spectacles ou de boîtes de nuit...) ou animale (aboiement de chiens), des réglementations existent et chaque riverain subissant de telles nuisances peut adresser une requête auprès du Maire de Valence qui interviendra dans le cadre de ses pouvoirs de police et en référence à l'arrêté préfectoral « N°26-2023-07-11-00002 EN DATE DU 11 JUILLET 2023 RÉGLEMENTANT LES BRUITS DE VOISINAGE SUR LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME ».

Il existe également depuis avril 2021, la brigade verte, constituée de 3 policiers municipaux chargés de :

- Lutter contre les atteintes à la salubrité publique sur le domaine public (dépôts d'immondices, déjections canines, incivilités...), mais aussi sur les marchés forains, tous régis par le principe du « Zéro déchet » ;
- Lutter contre les problématiques animalières : chaque année, plus de 200 signalements d'aboiements intempestifs de chiens ou d'élevages illicites sont traités ;
- Réprimer les nuisances sonores : en complément des inspecteurs de salubrité (qui traitent les nuisances d'origine industrielle, professionnelle ou structurelle), la Brigade Verte est chargée de traiter les problématiques intermédiaires (bruits de voisinage, moteur bruyant de VMC ou climatisation...).

#### Question de Michel LESENNE - 25 Octobre 2024 - Bruit ferroviaire

« J'ai lu avec intérêt le plan de prévention du bruit et suis sensible aux efforts mis en œuvre pour atténuer cette nuisance. Toutefois, j'habite le long de la voie ferrée du côté où stationnent les rames de wagons avec leur locomotive. Si le passage des trains, est très supportable, le ronflement des motrices l'est extrêmement moins et n'est pas pris en compte dans le plan.

Je m'explique, habitant depuis 20 ans Rue Fernand Forest :

- De 2004 à 2014 environ, les conducteurs arrivaient 30 minutes avant le départ de leur rame. Les motrices ronflaient environ 20 minutes pour le réchauffement du moteur et la rame partait : c'était très supportable.
- Depuis 10 ans environ le processus a changé. Il semble que les motrices sont mises en route par un cheminot qualifié évidemment, mais tôt le matin, quelques soit l'heure de départ des rames.

C'est ainsi que 2, 3 ou plus sont mises en "chauffe" et ne partent que 2 heures, 3 heures, 4 heures et même plus pour le transport des voyageurs sur l'itinéraire prévu.

En 2019, nous avons déposé une pétition auprès de Monsieur le Maire de Valence. Aucune amélioration n'est intervenue C'est une nuisance bruyante qui interdit tout séjour en extérieur, devant la maison.

C'est une dépense d'énergie polluante et couteux probablement. »

#### Réponse apportée - 28 Octobre 2024

Les bruits provenant de la gare SNCF et des transports associées ne font pas partie des compétences de la ville de Valence, mais relèvent de celle de l'État.

Le PPBE de l'État 4ème échéance (2024-2029) concerne les infrastructures routières nationales et autoroutières avec un trafic annuel supérieur à trois millions de véhicules, ainsi que les voies ferroviaires avec plus de 30 000 passages de trains par an. Dans la Drôme, ce plan inclut des routes comme la LACRA, les autoroutes et les lignes ferroviaires à fort trafic. Vous trouverez ci-dessous le lien vers le PPBE indiqué : [lien du PPBE](#)

Le PPBE de l'état a déjà été approuvé et a déjà fait l'objet d'une concertation du public.

Toutefois, nous avons déjà contacté un chargé d'exploitation de la gare SNCF de Valence, il y a quelques mois, et lui avons indiqué les problématiques évoquées dans votre signalement, notamment les nuisances sonores émises par les climatiseurs lorsque les trains sont à l'arrêt.

Ce responsable chargé de l'exploitation a indiqué qu'il prenait en compte la demande malgré les contraintes techniques que cela impose.

**Question de l'ASL Du Clos de l'Horloge - Octobre 2024 - Bruits des hélicoptères hospitaliers**

« Notre lotissement, le Clos de l'Horloge, se situe juste derrière le Centre Hospitalier de Valence (côté centre technique). Par conséquent, nous nous trouvons donc sur la trajectoire des hélicoptères décollant et atterrissant au CHU. Par ce courrier, nous souhaitons vous informer que les nuisances sonores ont augmentées de manière significative. La fréquence des passages a augmenté, en journée comme la nuit, ainsi que les périodes d'attente au sol, qui occasionne par la même occasion une odeur très désagréable de kérozène. Il a aussi été constaté le passage de plus en plus bas des hélicoptères, principalement sur le trajet pour revenir sur le CHU, ce qui se traduit par plusieurs minutes durant lesquelles il n'est pas possible et inutile de parler, avec des vibrations se faisant ressentir dans l'ensemble des pièces des habitations. Vous comprendrez donc que la tranquillité et quiétude de notre lotissement, qui sont aujourd'hui les principaux atouts de notre résidence, sont mis à mal.

Nous sommes en contact avec d'autres lotissements voisins de l'hôpital qui ont malheureusement constatés comme nous cette évolution des gênes occasionnés par les trajets d'hélicoptère.

D'après nos informations, un nouveau projet hélisation serait en cours. Nous nous préoccupons donc de l'impact des changements, en espérant que la situation s'améliore pour les riverains. »

**Réponse apportée - 7 Novembre 2024**

En ce qui concerne les bruits des hélicoptères des hôpitaux, s'agissant de transport sanitaire, aucune réglementation relative au bruit n'existe actuellement. Néanmoins, l'autorisation de survol et d'atterrissage dans le périmètre d'une agglomération, en l'occurrence pour des opérations de sauvetage, est de la compétence de l'Etat.

Le maire de Valence a par ailleurs interpellé la direction générale de l'Aviation civile par l'intermédiaire du centre hospitalier de Valence, en décembre 2023, concernant les nuisances sonores des hélicoptères hospitaliers. Une réponse nous a été retournée en février 2024, indiquant :

« Il s'avère que sur le secteur géographique les vents dominants sont de Nord et de Sud. Ainsi toutes les études de conception et de réalisation de la nouvelle hélisurface ont été réalisées et adaptées à une trouée Nord/Sud. Un changement de la trouée serait d'une part moins sécuritaire, et d'autre part rendue impossible au regard de la conception de l'hélisation. Je tiens néanmoins à rassurer les riverains sur le fait que l'hélisurface sera éloignée de plus de 30m de distance de l'actuelle, et qu'elle sera positionnée en toiture du nouveau bâtiment. La double FATO créée sur cette toiture limitera les rotations des hélicoptères dans la mesure où l'aire de posée sera également une aire de stationnement. D'autre part, l'hélicoptère dernièrement acquis n'impose plus de phase de recul au décollage, qui était la source première de nuisances envers les riverains. »

Toutefois, nous allons recontacter le centre hospitalier afin d'obtenir plus d'informations, notamment sur la date de mise en service de l'hélisurface.

**Question d'habitants anonymes du quartier Polygone, Avenue de Verdun - 31 Octobre 2024**

**- Problématique diverses**

« Dans le cadre de révision du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), la ville de Valence invite les habitants à répondre à une consultation publique du 1er septembre au 31 octobre 2024, sur les nuisances sonores au bord des voies dont le trafic est supérieur à 8 000 véhicules par jour.

Nous habitons quartier du Polygone, avenue Verdun.

Beaucoup de camions passent le matin jusqu'à midi : camion livraison, camion 3 essieux, camion chantier.

Les klaxons au feu rouge sans cesse, durée du feu rouge très court pour les piétons 14 secondes pas le temps de traverser.

Je ne sais pas si nous sommes dans une zone 30, les voitures roulent très vite, même la nuit route très dangereuse. »

**Aucune réponse ne pourra être apportée à cette personne en raison de l'absence de coordonnées.**

S'agissant de nuisances liées aux comportements de conducteurs, la police municipale a été avisée de la situation.

## 9. Liste des abréviations

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie

CBS : Cartes de bruit stratégique

CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise, sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

dB : Décibel

DDT : Direction Départementale des Territoires

GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre

GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicule Électrique

LACRA : Liaisons Assurant la Continuité du Réseau Autoroutier

LGV : Ligne à Grande Vitesse

OAP : Orientation d'Aménagement et de Programmation

OMS : Organisation Mondiale de la Santé

PA : Pascal

PDU : Plan de déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNB : Point Noir Bruit

RVB : Rouge-Vert-Bleu

PPBE : Plan de Prévention dans l'Environnement

SDED : Service public Des Energies dans la Drôme

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

UGE : l'Université Gustave Eiffel

UMRAE : Unité Mixte de Recherche en Acoustique Environnementale

VLS : Vélos en Libre-Service

VRM : Valence-Romans Mobilité

## 10. Annexe

*Tableau 11 : Calendrier prévisionnel pour l'élaboration du PPBE 2024 - 2029*

CALENDRIER		
ACTIONS	DATE	COMMENTAIRE
Recueil des informations	Début Avril, jusqu'au 30 avril 2024	Définir et identifier les besoins et les sources d'informations. Remplir le programme d'actions de prévention et de réduction pour les cinq années à venir (données envoyées par différents services).
Comité de suivi	6 Mai 2024	Présentation de la démarche et calendrier en Comité de Suivi direction générale puis information des élus concernés.
Finalisation du projet	Fin Mai 2024	Mise en forme du projet de PPBE avec toutes les informations collectées.
Exécutif	3 Juin 2024	Présentation du projet de PPBE aux membres de l'exécutif.
Informer l'Europe de l'avancée du projet	Avant le 18 juillet 2024	Indiquer l'avancée du projet à la Direction Départementale des Territoires, qui se chargera de faire la remontée d'informations à l'Europe.
Publicité	Août 2024	15 jours avant le début de la consultation publique, avec un avis mis en ligne sur le site internet de la ville, un affichage en mairie et un article par voie de presse.
Consultation du projet	Septembre et octobre 2024	Consultation du public.
Conseil Municipal	6 Janvier 2025	Document finalisé à faire valider par le conseil municipal.
Transmission Europe	Fin janvier 2025	Envoi du résumé CE à la Direction Départementale des Territoires (DDT) pour l'Europe.

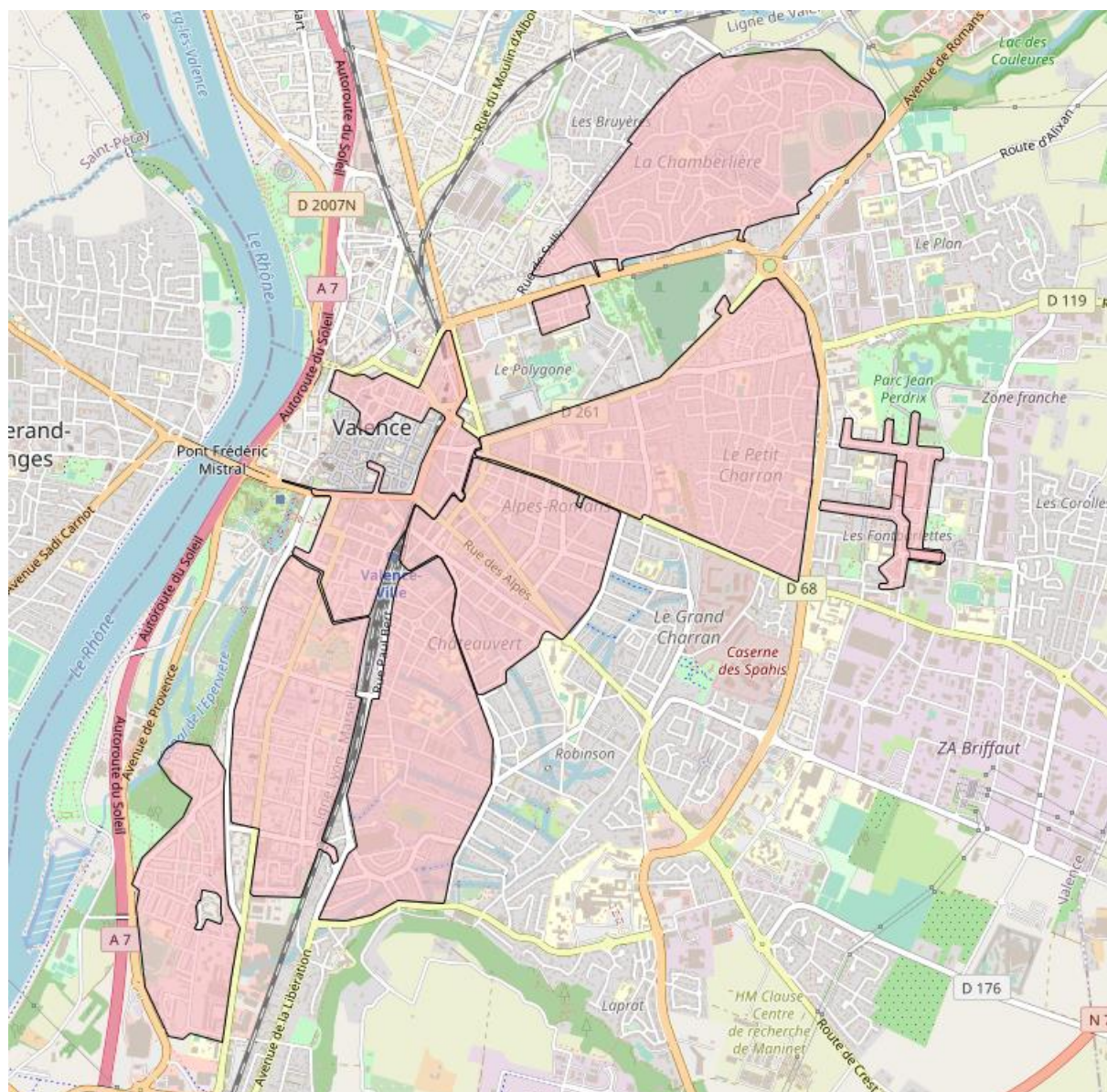


Figure 5 : Plan des zones à 30 km/h – Mai 2024