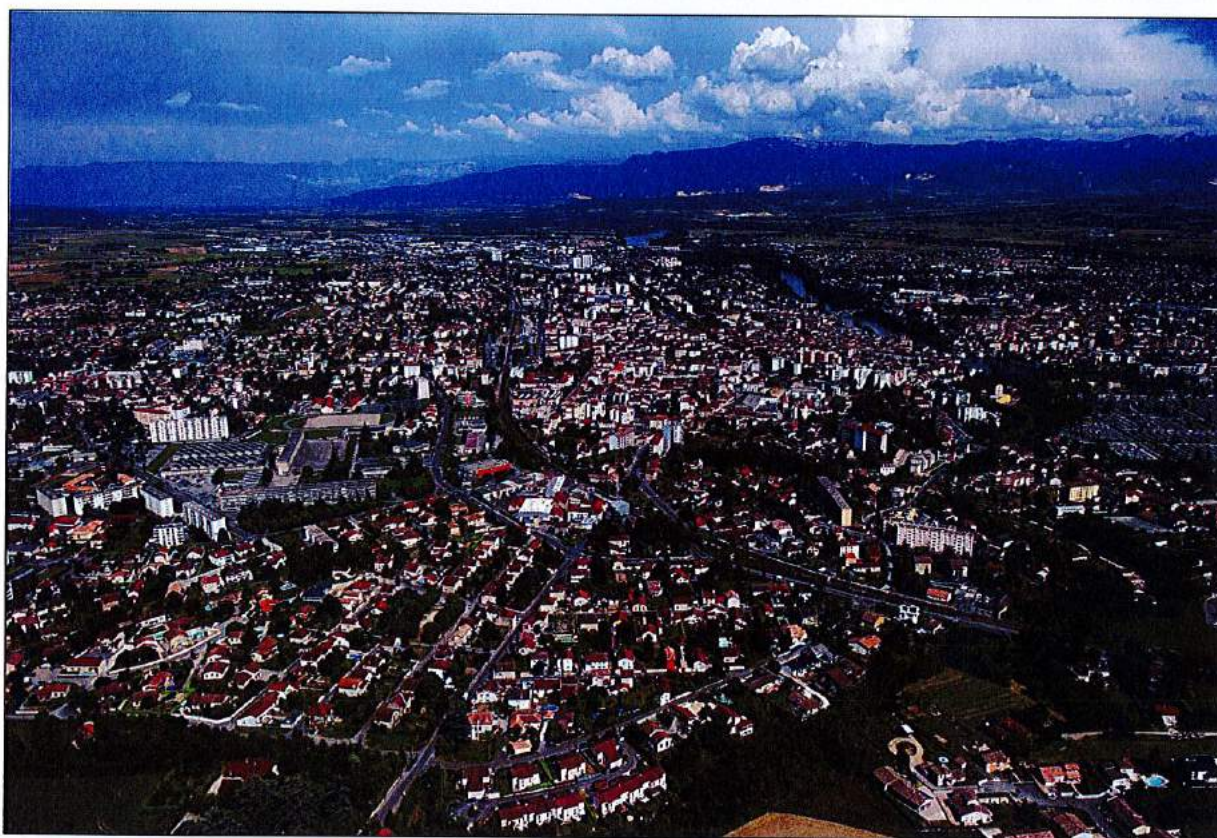


PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT 3^{ème} ECHEANCE



Axes routiers communaux de Romans-sur-Isère

Hôtel de Ville
Place Jules Nadi
CS 41012
26102 Romans-sur-Isère Cedex

Février 2019

GLOSSAIRE

Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) : Transport collectif en site propre caractérisé par un véhicule routier de 24,5 mètres de long et 2,55 mètres de large par le Code de la Route.

Carte de Bruit Stratégique (CBS) : Cartographie permettant l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et d'établir des prévisions générales de son évolution. Elle permet une représentation des niveaux de bruit, mais également de dénombrer la population exposée, de quantifier les nuisances, puis d'élaborer des plans d'actions.

Décibel (dB) : Unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit.

Hertz (Hz) : Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.

L_{aeq, T} : Niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A. Ce paramètre représente le niveau d'un son continu stable qui, au cours d'une période spécifiée T, a la même pression acoustique moyenne quadratique qu'un son considéré dont le niveau varie en fonction du temps. La lettre A indique une pondération en fréquence simulant la réponse de l'oreille humaine aux fréquences audibles.

L_{den} : Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures avec d.e.n pour day (jour), evening (soirée), night (nuit).

L_n : Niveau acoustique moyen de nuit.

Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) : Projet territorial de développement durable dont la finalité est d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre (GES) et d'adapter le territoire au changement climatique afin de réduire sa vulnérabilité.

Plan de Déplacements Inter-Entreprises (PDIE) : Démarche visant à aborder de manière globale la problématique des déplacements liés aux entreprises d'une zone d'activités en prenant un ensemble de mesures concrètes pour rationaliser les déplacements quotidiens des usagers du site et développer des modes de déplacements plus respectueux de l'environnement.

Plan de Déplacements urbains (PDU) : Document institutionnel définissant les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement dans le périmètre des transports urbains.

Plan Local d'Urbanisme (PLU) : Document réglementaire fixant sur le territoire communal les règles générales d'aménagement et les conditions d'utilisation des sols. Les règles du PLU s'imposent aux porteurs de projet, qu'ils soient particuliers, entreprises ou administrations lors de l'instruction des demandes d'urbanisme.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) : Document élaboré afin de traiter le bruit dans l'environnement en prenant en compte notamment le bruit des routes, des voies ferrées, des aéroports et des industries.

Point Noir du Bruit (PNB) : Bâtiment sensible (habitation, établissement d'enseignement, de soins ou d'action sociale) ou ensemble de bâtiments sensibles distants de moins de 200 mètres les uns des autres, localisés dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites et dont la date d'autorisation de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure.

Service Communal d'Hygiène et de Santé (SCHS) : Service en charge des problèmes de salubrité, d'hygiène, de santé publique et de protection de l'environnement. Il est chargé de l'application du Règlement Sanitaire Départemental, du Code de l'Environnement et du Code de la Santé Publique.

Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) : Document de planification stratégique permettant d'encadrer et de coordonner, à l'échelle du bassin de vie, les plans locaux d'urbanisme ainsi que les programmes locaux de l'habitat, les plans de déplacements urbains et les plans climat air énergie.

1. PREAMBULE	5
2. NOTIONS SUR LE BRUIT.....	6
2.1. Généralités	6
2.1.1. Le son.....	6
2.1.2. Le bruit.....	6
2.1.3. Les nuisances sonores	7
2.2. Les effets du bruit sur la santé.....	8
2.2.1. La perturbation du sommeil à partir de 30 dB(A)	9
2.2.2. L'interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A)	9
2.2.3. Les effets psycho physiologiques entre 65 et 70 dB(A)	9
2.2.4. Et d'autres effets encore.....	10
3. CONTEXTE D'ELABORATION.....	11
3.1. Le cadre réglementaire	11
3.1.1. La Directive Européenne du 25 juin 2002.....	11
3.1.2. La transposition de la Directive dans le droit français.....	11
3.2. La mise en œuvre de la Directive Européenne	11
3.2.1. Les cartes de bruit stratégiques	11
3.2.2. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.....	12
3.2.3. La mise à jour du PPBE à travers une 3 ^{ème} échéance.....	13
3.3. Les résultats attendus.....	13
3.4. Démarche d'élaboration	13
3.4.1. Une élaboration confiée au SCHS.....	13
3.4.2. Modalités de consultation du public.....	14
4. IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES ET DE LA POPULATION EXPOSEE - DIAGNOSTIC	15
4.1. Les zones bruyantes.....	15
4.1.1. Éléments de définition.....	15
4.1.2. La carte de bruit stratégique à Romans-sur-Isère	15
4.2. Les Points Noirs du Bruit (PNB).....	17
4.2.1. Qu'est-ce qu'un Point Noir du Bruit ?	17
4.2.2. Les critères retenus.....	17
4.3. Les zones à enjeux.....	18
4.4. Les zones calmes	19
5. LE PLAN D'ACTIONS.....	20
5.1. Les mesures prises sur les dix dernières années.....	20
5.2. Les mesures programmées sur les cinq prochaines années.....	23
5.2.1. Le renforcement de la dimension acoustique dans les procédures d'urbanisme	23
5.2.1.1. Placer la problématique du bruit au centre des projets urbains	23
5.2.1.2. La prévention du bruit dans l'examen des permis de construire	24

5.2.2. La révision du Plan Local d'Urbanisme : une réflexion autour d'une nouvelle mobilité dans le centre-ville.....	24
5.2.3. Poursuivre la diminution du trafic automobile dans le centre-ville.....	25
5.2.3.1. Faire de la piétonisation et de la politique de stationnement un levier du report modal	25
5.2.3.2. La promotion de solutions alternatives de déplacements : l'auto-partage et les modes doux.....	26
5.2.3.3. Vers un quatrième pont sur l'Isère pour désengorger le centre-ville ?	26
5.2.4. Une évolution du statut des voies : multiplier les zones de rencontre et les aires piétonnes	27
5.2.5. L'amélioration de l'attractivité des transports en commun.....	28
5.2.5.1. La mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Romans-sur-Isère et Valence.....	28
5.2.5.2. Le renouvellement du parc des véhicules de transports en commun.....	29
5.3. Synthèse des actions engagées et à venir afin d'améliorer les déplacements et réduire les nuisances sonores à Romans-sur-Isère	30
6. RESUME NON-TECHNIQUE	31
7. SOURCES.....	32

1. PREAMBULE

Le bruit routier est la cause principale des nuisances sonores dans l'environnement extérieur. Ce constat ressort du sondage MEDDE & IFOP de 2014 « *Les français et les nuisances sonores* » où 70 % des sondés considéraient la circulation automobile comme la source de bruit la plus inconvenante.

Depuis 2016, aucun nouveau sondage national ou nouvelle étude publique n'a été réalisé. Il est donc difficile en l'état de dresser un bilan ou une tendance d'amélioration suite au lancement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) deuxième échéance.

Le bruit n'est pas seulement une question de confort de vie mais bien un réel problème de santé publique. Il impacte le quotidien de certains habitants, notamment en centre urbain, avec de potentielles répercussions graves sur la santé (hypertension, maladies cardiaques...).

Ce PPBE troisième génération illustre les efforts fournis et ceux à venir pour améliorer l'environnement sonore des romansais. La qualité de vie étant l'un des *leitmotiv* de l'équipe municipale, la problématique « bruit » est intégrée dans chaque projet de planification et transformation urbaine, de transport ou de mobilité.


La tentative de désengorgement de la voiture individuelle en centre-ville depuis plusieurs années participe à cette ambition. L'objectif est bien de tendre vers des mobilités plus performantes et durables, conditions *sine qua non* d'une réduction des nuisances sonores.

POUR LE MAIRE
L'ADJOINT DÉLÉGUÉ

Le Maire
Marie-Hélène THORAVAL

28 FEV. 2019

(François)



[Handwritten signature]

2. NOTIONS SUR LE BRUIT

2.1. Généralités

2.1.1. Le son

Le son est un phénomène physique correspondant à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné. Il est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air. Ce phénomène vibratoire se caractérise par sa force, sa hauteur (son pur) ou son timbre (son complexe) et sa durée.

La force sonore, d'intensité faible ou forte, est mesurée en décibel ou décibel(A). La hauteur d'un son pur et le timbre d'un son complexe, qui correspondent pour le premier à une fréquence et pour le second à un spectre, peuvent aller du grave à l'aigu et sont mesurés en hertz. La durée du son, de brève à longue, est mesurée en LAeq.

Dans l'échelle de l'intensité, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 et 120 dB correspondant au seuil de la douleur.

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, appelés infrasons, ont une fréquence inférieure à 20 Hz. Les ultrasons, très aigus avec une fréquence supérieure à 20 kHz, ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

PERCEPTION	ECHELLES	GRANDEURS PHYSIQUES
Force sonore (Pression acoustique)	Fort Faible	Intensité I Décibel décibel (A)
Hauteur (son pur)	Aigu Grave	Fréquence f Hertz
Timbre (son complexe)	Aigu Grave	Spectre
Durée	Longue Brève	Durée Laeq (niveau moyen équivalent)

Figure 1 : Les caractéristiques du son
Source : DRASS Rhône-Alpes, Groupe Régional Bruit, 2009



Figure 2 : L'échelle d'intensité du bruit
Source : DRASS Rhône-Alpes, opp.cité


2.1.2. Le bruit


L'organisation Internationale de Normalisation (ISO) définit le bruit comme un phénomène acoustique, relevant de la physique, produisant une sensation, relevant de la physiologie, généralement considérée comme désagréable ou gênante. A la différence du son, 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. Le son devient bruit lorsqu'il produit une sensation auditive jugée désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé. Chaque personne possède sa propre perception du bruit qui dépend de multiples composantes.


L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences. Elle privilégie les fréquences médiums. 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 rendant compte de cette sensibilité : le décibel pondéré A ou dB(A).

2.1.3. Les nuisances sonores

La perception de la gêne est variable selon les individus. Elle est liée à la personne (âge, niveau d'étude, actif, présence au domicile, propriétaire ou locataire, opinion personnelle quant à l'opportunité de la présence d'une source de bruit donnée) et à son environnement (région, type d'habitation, situation et antériorité par rapport à l'existence de l'infrastructure ou de l'activité, isolation de la façade).

- 

Le bruit de la route est un bruit permanent. Il est perçu comme perturbant pour les activités à l'extérieur, lors de l'ouverture des fenêtres de logement et la nuit. Les progrès accomplis dans la réduction des bruits d'origine mécanique ont conduit à la mise en évidence de la contribution de plus en plus importante du bruit dû au contact pneumatiques-chaussée dans le bruit global émis par les véhicules en circulation à des vitesses supérieures à 60 km/h.
- 

Le bruit de la voie ferrée est de nature intermittente, pouvant être perçu comme perturbante par sa soudaineté et ses niveaux sonores élevés. Comme pour le trafic routier, le bruit varie en fonction de la vitesse : en-dessous de 40 km/h, le bruit du moteur et des ventilations dominant, au-dessus de 40 km/h, le bruit du roulement est dominant.
- 

Le bruit relatif aux activités industrielles peut être à la fois intermittent et permanent : intermittent avec les bruits à caractères impulsifs répétitifs comme le pilonnage ou l'estampage, continu avec les machines fonctionnant sans interruption comme les ventilateurs ou les pompes.

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines, est dans un premier temps, abordée en fonction de l'intensité perçue exprimée en décibel (dB). Ces derniers ne s'additionnent pas de façon arithmétique. Par exemple, un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Le passage de deux voitures identiques en tout point produira un niveau de bruit plus élevé de 3 dB que le passage d'une seule voiture. A noter que le plus faible changement d'intensité sonore perceptible par l'audition humaine est de l'ordre de 2 dB.

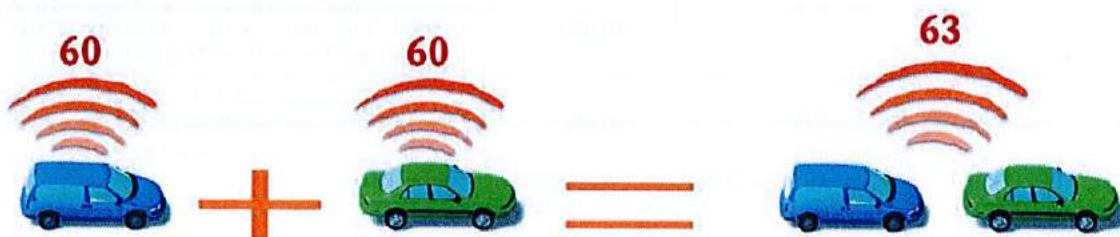


Figure 3 : L'addition de deux sources sonores de même intensité
Source : www.bruitparif.fr

Lorsqu'une source sonore est multipliée par deux, le niveau augmente de 3 dB, une variation tout juste perceptible par l'oreille humaine. Par exemple, l'addition de deux sons de 60 dB chacun n'équivaut pas à 120 dB mais à 63 dB. Dans une logique contraire, si le trafic routier diminue de moitié, le gain acoustique sera de 3 dB.



Figure 4 : L'addition de dix sources sonores de même intensité
Source : www.bruitparif.fr

Multiplier par dix la source de bruit revient à augmenter le niveau sonore de 10 dB. Pour l'oreille humaine, cela correspond à un doublement de la sensation auditive. En conséquence, il faudra diviser par dix le trafic automobile pour réduire de 10 dB le niveau sonore d'une rue (à vitesses identiques).



Figure 5 : 10 décibels d'écart entre deux sources sonores
Source : www.bruitparif.fr

Lorsqu'il y a dix décibels d'écart entre deux sources sonores, seule la source à la plus forte intensité est perçue. C'est « l'effet de masque ».

Multiplication de l'énergie sonore Source de bruit	Augmentation du niveau sonore	Variation de l'impression sonore
2	3 dB	Difficile de faire la différence
4	6 dB	Nette aggravation ou amélioration
10	10 dB	Impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Impression que le bruit est 4 fois plus fort - Une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100000	50 dB	Impression que le bruit est 30 fois plus fort - Une variation brutale de 50 dB fait sursauter

Figure 6 : La progression logarithmique des niveaux de bruit
Source : www.bruitparif.fr

2.2. Les effets du bruit sur la santé

Les effets de bruit sur la santé sont multiples : perturbation du sommeil (à partir de 30 dB(A)), interférence avec la transmission de la parole (à partir de 45 dB(A)), effets psycho physiologiques (65 à 70 dB(A)), déficit auditif dû au bruit (80 dB(A) correspondant au seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail) sans oublier les effets sur les performances, les effets sur le comportement avec le voisinage, les effets biologiques extra-auditifs et les effets subjectifs et comportementaux.

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

2.2.1. La perturbation du sommeil à partir de 30 dB(A)

Le sommeil constitue la première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs. Pendant le sommeil, la perception auditive demeure. En effet, 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 le réveil des personnes exposées. Cependant, ces perceptions des bruits se traduisent par des réactions physiologiques pouvant entraîner une dégradation de la qualité du sommeil. Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues physiques et mentales de la journée.

Comment le sommeil est-il impacté ?

- Une durée d'endormissement plus longue : les bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes,
- Des éveils nocturnes prolongés : les éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 5 dB(A),
- Un 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.

La privation de sommeil peut entraîner au-delà d'une fatigue chronique, de la somnolence, une baisse de la motivation et de la performance au travail ou encore de l'anxiété. De plus, les perturbations du sommeil sont sources d'abaissement de la vigilance diurne, propice aux risques d'accidents.

2.2.2. L'interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A)

L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant dans lequel les interférences avec le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible. D'autres sons de la vie quotidienne sont également perturbés par une ambiance sonore élevée comme l'écoute de la télévision et la radio, perception de signaux utiles comme les sonnettes d'entrée, les sonneries de téléphone ou encore les signaux d'alarme.

Pour qu'un auditeur, avec une audition normale, comprenne parfaitement son interlocuteur, le taux signal/bruit (soit la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit) doit être au minimum de 15 dB(A). Le niveau acoustique du discours est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole.

2.2.3. Les effets psycho physiologiques entre 65 et 70 dB(A)

L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoqués des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension ou une maladie cardiaque ischémique. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une longue exposition aux trafics aériens et automobiles avec un niveau acoustique moyen de 65-70 dB(A) sur 24h.

2.2.4. Et d'autres effets encore...

Chez les travailleurs et les enfants, le bruit peut compromettre l'exécution des tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution des tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes : lecture, attention, mémorisation... Chez les enfants vivant dans des zones bruyantes, le système nerveux sympathique² peut réagir davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress et une tension artérielle plus élevée au repos.

La stimulation due au bruit entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, sur le long terme, peut induire un état de fatigue, d'épuisement et de stress. L'organisme n'est alors plus capable de répondre de manière adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures.

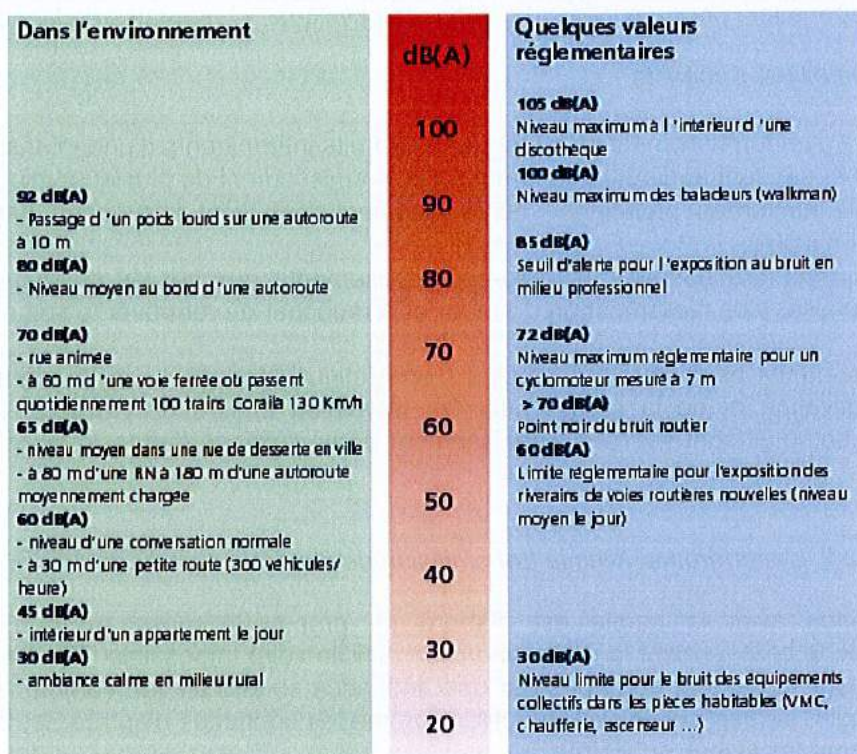


Figure 7 : Échelle du bruit

Source : Plan Local d'urbanisme & Bruit : la boîte à outils de l'aménageur

² Système nerveux responsable du contrôle d'un grand nombre d'activités inconscientes de l'organisme comme le rythme cardiaque.

3. CONTEXTE D'ELABORATION

3.1. Le cadre réglementaire

3.1.1. La Directive Européenne du 25 juin 2002

La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'Evaluation et à la Gestion du Bruit dans l'Environnement vise à définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. Le bruit dans l'environnement est défini comme « *le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines* ». Les routes, voies ferrées, aéroports et industries sont les sources de bruit ciblées en priorité.

Quels sont les objectifs de la directive Européenne ?

- Permettre une évaluation harmonisée, dans les Etats Européens, de l'exposition au bruit dans l'environnement, au moyen de cartes stratégiques du bruit,
- Mettre en œuvre des plans d'actions visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes,
- Informer le public et le faire prendre part au processus de décision.

3.1.2. La transposition de la Directive dans le droit français

La transposition de cette directive a été engagée par ordonnance, ratifiée par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 modifiant le Code de l'Environnement, et s'est achevée début 2006 avec la parution des textes réglementaires correspondants. A la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'Environnement,
- le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement et modifiant le Code de l'Urbanisme,
- les arrêtés d'application des 3 et 4 avril 2006.

Le droit français a été amené à s'enrichir de nouveaux instruments de cartographie et de planification de la gestion du bruit et des nuisances sonores après transposition de la directive européenne : les cartes de bruit stratégique et les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

3.2. La mise en œuvre de la Directive Européenne

3.2.1. Les cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit stratégiques représentent l'impact du bruit sur un territoire pour une période définie. Elles sont établies avec les indicateurs harmonisés *Lden* (*day, evening, night*) et *Ln* (*night*). Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques qui intègrent les principaux paramètres influençant le bruit et sa propagation.

<i>Lden</i>	Indicateur représentatif du niveau sonore moyen sur l'ensemble des 24h de la journée.
<i>Ln</i>	Indicateur représentatif du niveau sonore moyen pour la période 22h-6h.

Figure 8 : Les indicateurs *Lden* et *Ln*

Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré mais une indication pondérée. Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures. Les cartes de bruit sont ensuite croisées avec les données démographiques afin de quantifier la population exposée. Les données obtenues visent à mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures. La cartographie des niveaux sonores est représentée par tranche de 5 dB(A), sous forme d'isophones colorées. Les zones les plus bruyantes apparaissent en violet, les secteurs les plus calmes apparaissent en vert.

Chaque carte de bruit stratégique comporte des documents graphiques au 1/25 000^{ème} pour les infrastructures terrestres représentant :

- une carte de type A1 localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones en *Lden* par pas de 5 en 5 et 55 dB(A) à supérieur à 75 dB(A),
- une carte de type A2 localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones *Ln* par pas de 5 en 5 de 50 dB(A) à supérieur à 70 dB(A),
- une carte de type C1 représentant les courbes isophones des zones où le *Lden* dépasse la valeur de 68 dB(A) pour les infrastructures routières,
- une carte de type C2 représentant les courbes isophones des zones où le *Ln* dépasse la valeur de 62 dB(A) pour les infrastructures routières,
- les résumés non techniques présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration et une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit.

Le Préfet de Département est l'autorité compétente pour l'établissement des cartes de bruit stratégiques, quel que soit le réseau concerné.

3.2.2. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Les cartes de bruit stratégiques constituent un diagnostic. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) définit les mesures prévues par les autorités compétentes afin de traiter les situations identifiées, notamment grâce à ces cartes.

INFRASTRUCTURES	AUTORITES COMPETENTES
Autoroutes, routes nationales, voies ferrées, aéroports	Direction Départementales des Territoires (sous l'autorité du Préfet)
Routes départementales	Président du Conseil Départemental
Routes communales ou agglomérations de plus de 100 000 habitants	Président de l'EPCI ou Maire

Figure 9 : Les autorités compétentes dans la réalisation du PPBE

L'objectif des PPBE est de prévenir les effets du bruit, à réduire si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi que protéger les zones calmes. Il s'agit à la fois de recenser les actions déjà prises ou en cours, et de définir celles prévues pour les prochaines années.

Le Plan doit permettre de remédier à la segmentation de la lutte contre le bruit. Le document et son processus d'élaboration offre l'occasion d'aborder la problématique du bruit de manière transversale et concertée avec l'ensemble des parties prenantes de chaque échelon territoriale : décideurs publics, maîtres d'ouvrages, exploitants d'infrastructures et riverains.

La Directive précise que les mesures qui relèvent d'un PPBE sont plutôt à prendre parmi l'aménagement du territoire, l'ingénierie des systèmes de gestion du trafic, la planification de la circulation, la réduction du bruit par des mesures d'isolation acoustique et la lutte contre le bruit à la source.

3.2.3. La mise à jour du PPBE à travers une 3^{ème} échéance

La Directive Européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002, impose que les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement soient évolutifs. De ce fait, la réglementation prescrit leur révision tous les cinq ans, au même rythme que l'actualisation des cartes de bruit stratégiques.

Les PPBE de première phase (2008) et les PPBE de deuxième phase (2013) sont aujourd'hui caducs, une mise à jour des cartes stratégiques de bruit de la Drôme ayant été effectuée.

3.3. Les résultats attendus

La Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'Évaluation et à la Gestion du Bruit dans l'Environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le Code de l'Environnement français fixe des valeurs limites par type de sources, cohérentes avec la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004. Ces valeurs sont retranscrites dans le tableau ci-dessous :

Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
<i>Lden</i>	55 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
<i>Ln</i>	-	62 dB(A)	65 dB(A)	30 dB(A)

Figure 10 : Les valeurs limites Point Noir du Bruit / Norme NF S 31-110

Source : Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

Ces valeurs limites concernent les bâtiments sensibles à usage d'habitation, d'enseignement et de santé. Les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente.

En cas de réduction du bruit à la source (écran, modelé acoustique...), les objectifs acoustiques après action sur l'infrastructure peuvent être adaptés à des objectifs de contribution sonore explicités dans la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul Route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	65	68	68
LAeq (22h-6h)	60	63	63
LAeq (6h-18h)	65	-	-
LAeq (18h-22h)	65	-	-

Figure 11 : Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source

Source : Circulaire interministérielle du 25 mai 2004 sur le bruit des infrastructures de transports terrestres

3.4. Démarche d'élaboration

3.4.1. Une élaboration confiée au SCHS

L'élaboration du PPBE de Romans-sur-Isère a été confié au Service Communal d'Hygiène et de Santé (SCHS) qui a recensé les données disponibles et coordonné les actions. Le SCHS a notamment été épaulé dans sa mission par le Service Urbanisme pour les aspects d'urbanisme réglementaire et d'aménagements urbains et le Service Voirie pour les aspects plus techniques du document.

3.4.2. Modalités de consultation du public

La consultation publique s'est déroulée du 1^{er} mars au 1^{er} mai 2019. Le projet de PPBE était consultable sur le site internet de la ville (www.ville-romans.fr) et mis à disposition du public du lundi au vendredi dans les bureaux du Service Communal d'Hygiène et de Santé.

4. IDENTIFICATION DES ZONES BRUYANTES ET DE LA POPULATION EXPOSEE - DIAGNOSTIC

Le diagnostic a été réalisé en recoupant les informations issues des cartes de bruit stratégiques nouvellement mises à jour.

4.1. Les zones bruyantes

4.1.1. Éléments de définition

Une zone bruyante est assimilée à une zone couvrant un axe routier lui-même bruyant. Le PPBE ne concerne que les axes routiers où le trafic est dense. Sont distinguées les zones où le bruit est gênant et les zones où le bruit dépasse les valeurs limites.

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

Figure 12 : Indicateurs zones de bruit gênant

Les zones bruyantes de la commune sont identifiées à l'aide des cartes de bruit stratégiques. Elles modélisent les nuisances sonores générées par les infrastructures de transport supportant des trafics supérieurs à 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/jour) tout en évaluant la population impactée.

4.1.2. La carte de bruit stratégique à Romans-sur-Isère

Les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de la Drôme ont été révisées en juin 2018 par arrêté préfectoral. Sur Romans-sur-Isère, les axes concernés sont :

- Le contournement *Nord-Est* constitué des boulevards Pierre Mendès France et Etienne Jean Lapassat et le Pont des Allobroges,
- Le Boulevard Rémy Roure,
- Le Boulevard Marx Dormoy,
- L'avenue Louis Saillans,
- L'avenue Gambetta,
- L'avenue Adolphe Fiquet,
- L'avenue du Maquis,
- La Place Carnot,
- Les cours Pierre Didier et Jean Jaurès,
- Les quais Sainte-Claire, Chevalier et Chopin,
- Le Pont-Vieux et le Pont-Neuf.

Concernant la domanialité, le contournement nord-est, du giratoire n°1 situé boulevard Etienne Jean Lapassat jusqu'au giratoire n°8 à la sortie du CNOR, est géré par le conseil départemental (depuis juin 2012).

Les voies structurantes, notamment les voies pénétrantes à l'intérieur de la rocade, sont gestion de la Ville tout comme les voies de distribution et desserte (routes inter-quartiers).

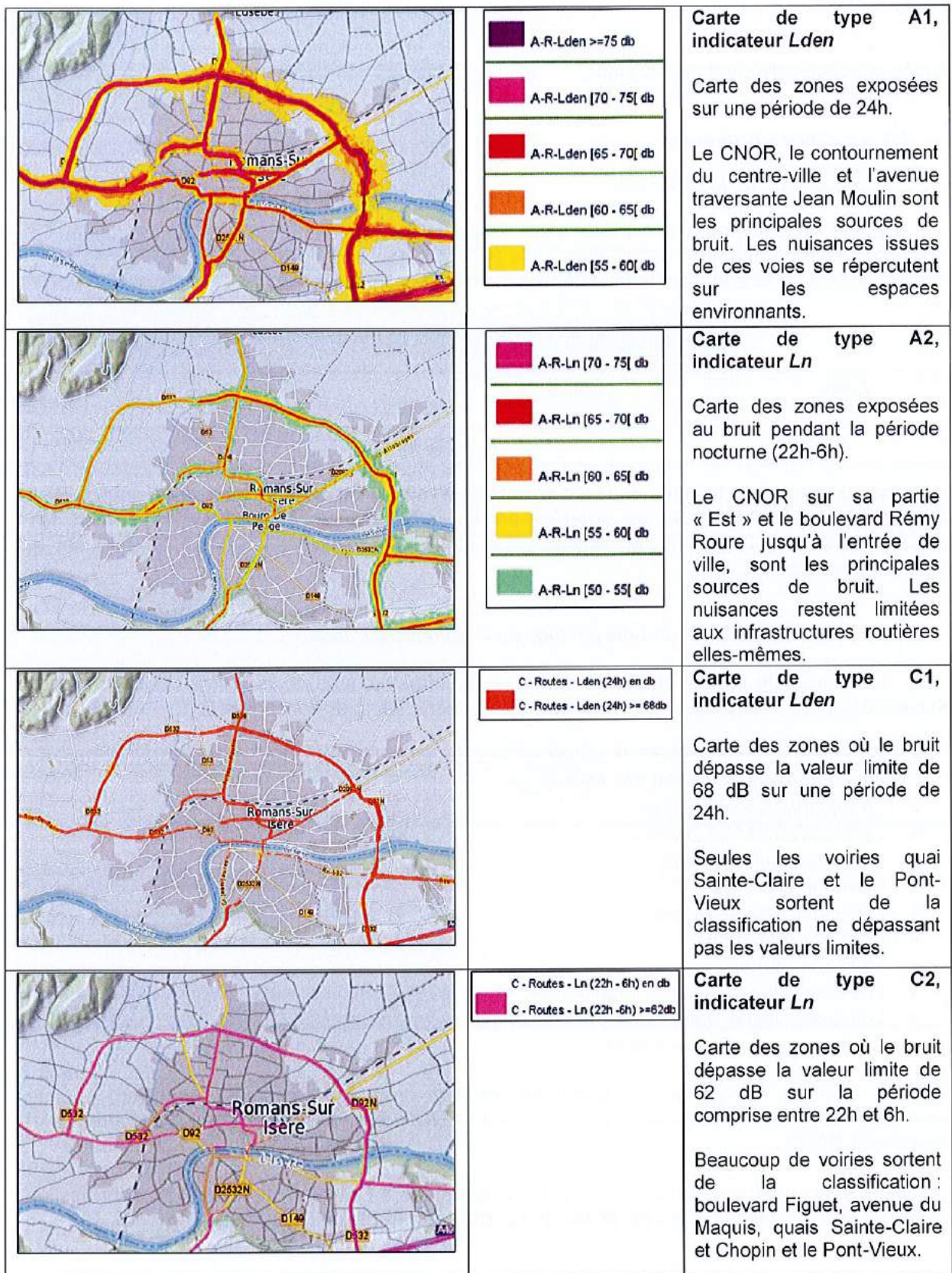


Figure 13 : cartes de bruit stratégiques de la Drôme
 Source : http://cartelie.application.developpement-durable.gouv.fr/cartelie/voir.do?carte=CBS&service=DDT_26

4.2. Les Points Noirs du Bruit (PNB)

4.2.1. Qu'est-ce qu'un Point Noir du Bruit ?

Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, situé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites définies dans le tableau des valeurs limites et répondant aux critères d'antériorité. Sont distingués les « points noirs de bruit diurne » où seule la valeur limite diurne est dépassée et les « points noirs de bruit nocturne » où seule la valeur limite nocturne est dépassée. Sans oublier le « super point noir » où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont toutes deux dépassées.

4.2.2. Les critères retenus

Un point noir de bruit répond à deux critères : le critère acoustique et le critère d'antériorité.



Critère acoustique : un bâtiment est qualifié de point noir si $L_{den} > 68$ dB ou $L_n > 62$ dB. Cela correspond aux zones de bruit où les valeurs limites sont dépassées. Il suffit qu'une seule valeur soit dépassée.

Critère d'antériorité : ce critère a été défini par l'annexe 1 de la circulaire du 12 juin 2001 ainsi qu'à l'article 3 de l'arrêté du 3 mai 2002. Les locaux qui répondent au critère d'antériorité sont :



- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés ;
- les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du Code de l'Environnement.

Lorsque les locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Indicateurs	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
L _{aeq} (6h-22h)	70	73	73
L _{aeq} (22h-6h)	65	68	68
L _{den}	68	73	73
L _n	62	65	65

Figure 14 : Les valeurs limites Point Noir du Bruit / Norme NF S 31-110

4.4. Les zones calmes

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

A l'inverse des zones exposées, la notion de zone calme encourage au traitement du bruit sous l'angle du maintien d'une faible exposition des secteurs identifiés comme tels.

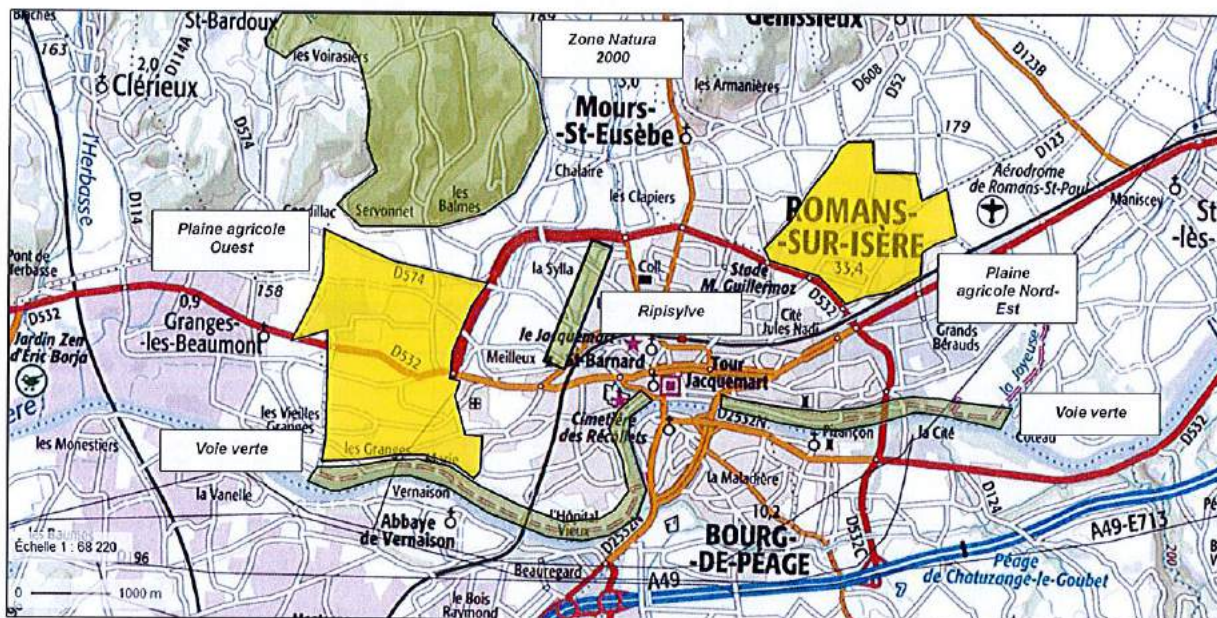


Figure 16 : zones calmes sur la commune de Romans-sur-Isère
Source : géoportail

5. LE PLAN D'ACTIONS

5.1. Les mesures prises sur les dix dernières années

Le bruit routier résulte de trois composantes : l'environnement (règles d'urbanisme, bâti), le trafic (quantité, composition, vitesse) et la voirie (nature du revêtement, obstacles et aménagements). En termes d'actions, il est possible d'agir à la source du bruit (intensité du trafic, vitesse, composition du trafic, revêtements routiers) ou de limiter sa propagation (protections acoustiques, règles urbanistiques, isolation des façades). Les mesures prises par la collectivité ces dix dernières années en vue de prévenir ou de réduire le bruit sont recensées dans le tableau ci-dessous (classement par ordre chronologique) :

Thématique	Moyen/Mode d'intervention	Maitre d'ouvrage	Année de mise en œuvre	Résultats/Impacts/Détails
Sensibilisation et information du public	Fête du vélo & Semaine de la mobilité	Ville de Romans-sur-Isère	Depuis 2001	Annuellement, la ville s'attache à promouvoir d'autres modes de déplacement auprès de ses administrés : soirées débats, questionnaires, test de dispositif de covoiturage (comme lors de la semaine de la mobilité de 2013), initiation à la sécurité et à la conduite du vélo...
	Plan de Déplacement des Établissements Scolaires (PDES)	Ville de Romans-sur-Isère	Depuis 2005	La ville travaille avec les écoles volontaires dans l'accompagnement des projets PDES en proposant un appui technique et financier.
Renforcement de l'attractivité des transports en commun	Restructuration du réseau « Citéa »	Valence Romans Déplacements (VRD)	2010	Le réseau de transport en commun « Citéa » a été restructuré autour de 11 lignes régulières, dont la liaison « Inter-Citéa » entre Valence et Romans-sur-Isère, et 8 lignes de transport à la demande.
Réaménagement de la voirie	Contournement Nord-Ouest de Romans (CNOR)	Département de la Drôme et Ville de Romans-sur-Isère	2010	A Romans-sur-Isère, le lien entre la gare multimodale et le pôle d'échanges a été renforcé par la mise en place d'un site propre rue de la République.
Développement du comportement cycliste	Approbation du Schéma Directeur d'Aménagements Cyclables (SDAC)	Valence Romans Déplacements (VRD)	2011	Le CNOR a permis d'achever le bouclage de la rocade au Nord-Ouest de Romans-sur-Isère entraînant un allègement du trafic sur l'avenue Anthonioz de Gaulle, rue Simone Abat, Boulevard Rémy Roure, avenue de Saint-Donat et Jean Moulin.
Covoiturage & Autopartage	Schéma directeur bi-départemental du covoiturage	Valence Romans Déplacements (VRD) et Départements 26 et 07	2011	L'objectif est de promouvoir l'usage du vélo dans la ville en développant un réseau d'itinéraires cyclistes continus et sécurisés. Plan d'actions en deux étapes : aménagement de 4 aires de stationnement réservées aux co-voitureurs accompagné d'une phase de sensibilisation.

Réaménagement de la voirie	Charte des aménagements cyclables	Valence Romans Déplacements (VRD)	2012	Guide de recommandations pour la réalisation d'aménagements cyclables sur le territoire de Valence-Romans Déplacements.
Développement du comportement cycliste	Requalification des quais Ulysse-Chevalier et Chopin	Ville de Romans-sur-Isère	2013	L'espace réservé à la voiture a été réduit au profit d'un partage de la voirie avec les modes doux (cheminements piétons et cyclistes le long de l'Isère).
Développement du comportement cycliste	Développement de l'offre privée de stationnement vélo	Ville de Romans-sur-Isère	2013	Le règlement PLU dans son article 12 relatif au stationnement impose la création d'aire de parking cycliste pour les constructions neuves ainsi qu'aux constructions existantes sauf impossibilité technique ou architecturale.
Planification stratégique et réglementaire	Classement sonore des infrastructures routières dans le PLU	Ville de Romans-sur-Isère	2013	Le classement est inscrit dans le volet « <i>Diagnostic de Présentation</i> ». Partie « 2.2.4. Les risques et nuisances ».
Planification stratégique et réglementaire	Inscription de la problématique « Déplacement » dans le PADD du PLU	Ville de Romans-sur-Isère	2013	Tout bâtiment à construire dans un secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal selon les spécifications de l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013. L'orientation 3 du PADD « <i>Organiser et améliorer la mobilité sous tous ses modes et mettre en valeur la ville</i> » prévoit à travers trois sous-objectifs de :
Renforcement de l'attractivité des transports en commun	Investissement dans des cars à haut niveau de service	Valence Romans Déplacements (VRD)	2014	<ul style="list-style-type: none"> Faciliter les échanges et le transit au sein de la commune (mise en sens unique des routes pénétrantes, organisation intermodale des transports), Valoriser l'espace public urbain et libérer de l'espace dans le centre-ville (diminution des places de stationnement et voies réservées à la voiture), Améliorer les conditions de déplacements (zone mixte en centre-ville, parking de report).
Planification stratégique et réglementaire	Approbation du Plan de Déplacements Urbains (PDU)	Valence Romans Déplacements (VRD)	2015	En 2014, Valence Romans Déplacements a fait l'acquisition d'une flotte de 6 bus aux normes Euro VI permettant d'abaisser l'impact environnemental et sonore des véhicules. La majorité des 53 actions planifiées (réparties en 9 thématiques) vont dans le sens d'une réduction des nuisances sonores générées.
Piétonisation du centre historique	Projet GARTIS	Ville de Romans-sur-Isère	2016	Les quatre places du centre (Maurice Fauré, Perrot-de-Verdun, Place du Pont et Place aux Herbes) deviennent piétonnes et donc interdites à la circulation et au stationnement automobile.
Développement du comportement cycliste	Plan Vélo	Valence Romans Déplacements (VRD)	2017	Le Plan Vélo pour la ville recense la totalité des équipements cyclables pour les usagers. L'objectif du plan est de rendre plus lisible l'organisation du réseau cyclable existant afin d'encourager la pratique cycliste sur son territoire.

Autopartage	Citiz, la voiture à la carte	Valence Romans Déplacements (VRD)	2017	Voiture autopartagée Citiz à la gare ferroviaire, Place Carnot, qui peut être louée en libre-service. La partie 3.5. de l'état initial de l'environnement s'intéresse à la problématique du bruit des infrastructures « Le bruit : l'impact des infrastructures routières et ferroviaires » en pointant bien la problématique que le trafic et les nuisances associées sont en augmentation dans la Drôme.
Planification stratégique et réglementaire	SCOT	ROYALTAIN	2017	<p>Le document cible les enjeux suivants « Mieux appréhender l'exposition des populations au bruit », « Maîtriser l'urbanisation dans les espaces soumis aux nuisances sonores », « Prendre en compte le bruit dans les opérations d'aménagement » et « Intégrer la démarche d'évaluation des impacts sanitaires des projets structurants d'aménagement du territoire ».</p> <p>La partie « Justifications » du scénario retenu définit des orientations permettant de limiter l'utilisation de la voiture des habitants en intervenant sur la densité et la mixité urbaine et en intervenant sur les mobilités durables par le développement de pôles multimodaux.</p> <p>Le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD) du document a retenu comme orientation :</p> <ul style="list-style-type: none"> • « Créer les conditions d'une mobilité efficace pour tout le territoire » qui ambitionne une volonté d'essor des transports en commun et l'optimisation de l'usage de la voiture individuel (autopartage, covoiturage, véhicule électrique). • « Limiter l'exposition des populations aux risques et nuisances » en s'engageant à améliorer la protection des populations contre le bruit avec le développement de l'habitat à distance des axes générateurs de nuisances. <p>Enfin, le Document d'Orientation et d'Objectifs (DOO) dans la partie 2.5.5. « Bruit et pollutions atmosphériques » fixe des objectifs de réduction des sources de nuisances sonores et de pollution atmosphérique.</p>

	Sens de circulation rue de Filrey	Ville de Romans-sur-Isère	2017	Mise en sens unique de la rue de Filrey.
Réaménagement de la voirie	Aménagement de la Place Jean Jaurès	Ville de Romans-sur-Isère	2018	Il s'agit de l'aménagement d'un cheminement piéton avec l'élargissement du trottoir nord du rond-point de l'Europe jusqu'à la rue Jacquemart. Il subsiste désormais qu'une seule voie pour les véhicules, qui partagent la voirie avec une bande cyclable.
	Aménagement de la rue Parmentier	Ville de Romans-sur-Isère	2018	Réaménagement de voirie avec élargissement des trottoirs et une seule voie de circulation désormais.
Renforcement de l'attractivité des transports en commun	Charte d'aménagement des zones de circulation apaisée	Valence Romans Déplacements (VRD)	?	Cette charte répond aux objectifs de l'action 43 du PDU (diversification et augmentation des zones de circulation apaisée (ZCA) sur le territoire).
	Création du parking relais CHAPUS	Ville de Romans-sur-Isère	2018	Parking d'une capacité de 155 places de stationnement au Nord du centre-ville à proximité immédiate de la gare routière et de la gare ferroviaire.
Promotion de l'éco-conduite	Acquisition par la municipalité de véhicules propres	Ville de Romans-sur-Isère	2015	37 % de la flotte de véhicules de la ville est constituée de véhicules « propres » (véhicules GPL et électriques) et 7 vélos municipaux sur les 30 sont équipés d'un système d'assistance électrique.

5.2. Les mesures programmées sur les cinq prochaines années

L'article R572-8 du Code de l'Environnement prévoit également que le PPBE répertorie les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement pour les cinq années à venir. Une série de mesures liées à la diminution des nuisances sonores sont d'ores et déjà planifiées par la ville de Romans-sur-Isère et ses partenaires institutionnels. Les axes d'intervention sur ces cinq prochaines années s'articuleront principalement autour d'un renforcement de la dimension acoustique dans les outils de planification existants, de la diminution du trafic automobile en centre-ville et de l'amélioration de l'attractivité des transports en commun.

5.2.1. Le renforcement de la dimension acoustique dans les procédures d'urbanisme

5.2.1.1. Placer la problématique du bruit au centre des projets urbains

La prise en compte de la dimension acoustique doit être intégrée le plus en amont possible, dès la phase de planification réglementaire. C'est pourquoi le classement sonore des voies est d'ores et déjà annexé au PLU en vigueur. Lors de la délivrance des certificats d'urbanisme simple, les administrés sont informés des parcelles impactées par le bruit. Pour aller plus loin, il est envisagé la rédaction d'un guide de recommandations techniques visant à informer les maîtres d'ouvrage et d'œuvrer sur la problématique du bruit dans la conception d'un projet. Ce guide pourrait être annexé au PLU.

5.2.1.2. La prévention du bruit dans l'examen des permis de construire

Afin d'accompagner le renforcement de la dimension acoustique dans l'urbanisme réglementaire, le personnel chargé de l'instruction des permis de construire suivra une formation spécifique afin de déceler les projets pouvant potentiellement présenter un risque d'exposition au bruit des populations. La prévention du bruit dans les demandes d'urbanisme sera accentuée.

5.2.2. La révision du Plan Local d'Urbanisme : une réflexion autour d'une nouvelle mobilité dans le centre-ville

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) de la Ville est actuellement en cours de révision (votée lors du Conseil Municipal du 26 mars 2018). Dans le projet de Plan d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), débattu au Conseil Municipal du 19 novembre 2018, quatre grandes orientations pour le territoire ont été retenues dont la quatrième « Assurer une mobilité performante et durable, au service de l'attractivité du territoire et de la qualité de vie ». Il est à noter que cette orientation, comme les trois autres, ont fait l'objet d'un atelier spécifique « *Projet de territoire-Mobilité* » présentée et débattue à la population le 30 mai 2018.

Cette orientation n°4 du PADD, prévoit notamment à travers les deux derniers sous-objectifs d'apaiser la circulation dans les espaces fortement urbanisés tout en développant la pratique des modes doux et en renforçant l'offre de transports en commun tout en confortant l'urbanisation dans les secteurs les mieux desservis.

Il est à noter que ces éléments sont susceptibles d'être modifiés d'ici 2020 et la phase de consultation et d'approbation du PLU.

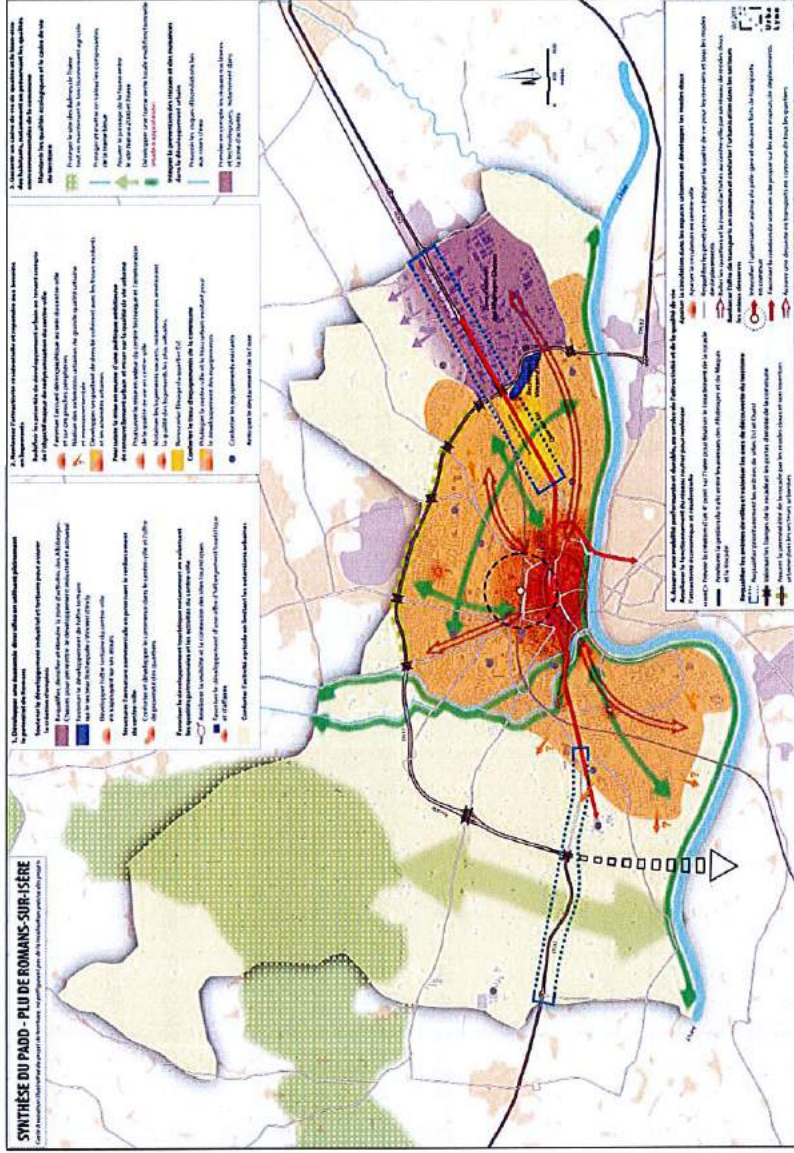


Figure 17 : cartographie synthétique du PADD (version du PADD débattue au Conseil Municipal du 19/11/2018)
Sources : Ville de Romans-sur-Isère et Agence d'Urbanisme de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise

5.2.3. Poursuivre la diminution du trafic automobile dans le centre-ville

5.2.3.1. Faire de la piétonisation et de la politique de stationnement un levier du report modal

La diminution de la part modale de l'automobile fait partie d'un des objectifs ambitieux du PDU approuvé en 2015 (passer de 68,7 % à 64 % d'ici 2025). La ville de Romans-sur-Isère, à travers le projet GAR'IS de requalification du centre-ville, s'attache à réduire l'accès de la voiture et à réorganiser les déplacements. En harmonisant et fluidifiant le trafic, la municipalité souhaite agir sur les nuisances sonores. En 2016, la piétonisation des quatre places (Maurice-Faure, Perrot-de-Verdun, Place aux Herbes et Place du Pont) a permis d'apaiser la circulation dans le centre-ancien.

Cette politique de piétonisation est accompagnée d'une optimisation des places de stationnement. Le projet GAR'IS planifie la suppression d'environ 400 places dans le centre-ville dont une partie sera reportée en périphérie. Le parking de report rue de Delay a été agrandi avec la création du parking Chapus fin 2018. De plus, le PDU à travers l'action 4 « *Création d'une offre de parcs relais tous modes* » prévoit l'aménagement d'un parking relais et d'une aire de covoiturage à l'extrémité « Ouest » de Romans-sur-Isère. Ces parking relais ont vocation à accueillir les véhicules en amont de manière à éviter le stationnement et limiter les passages automobiles dans le cœur de l'agglomération.

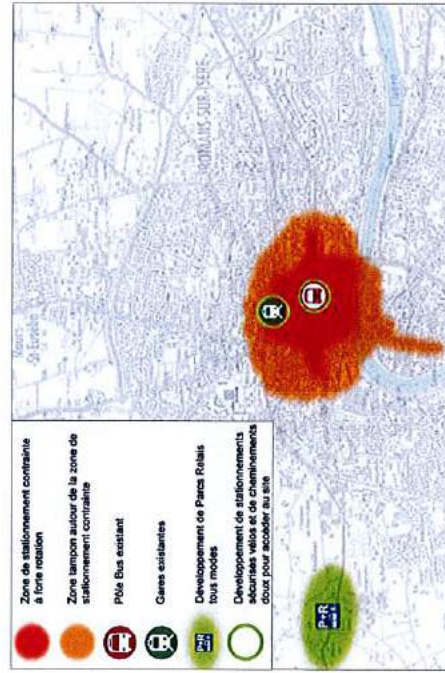


Figure 18 : secteur préférentiel d'implantation P+R
Source : Plan de Déplacements Urbains, Valence Romans Déplacements



Figure 19 : extrait de l'article sur le parking Chapus
Source : magazine Romans Mag', décembre 2018

5.2.3.2. La promotion de solutions alternatives de déplacements : l'auto-partage et les modes doux

Dans le cadre de la déclinaison des actions opérationnelles de son Plan Climat Air Energie Territoriale (PCAET)¹, l'agglomération Valence Romans Sud Rhône Alpes propose des mesures susceptibles d'atténuer les nuisances sonores dues au trafic automobile.

La fiche action 56 « Développer l'auto-partage » ambitionne une mise à disposition de véhicules partagés sur différents points du territoire. D'après la fiche action, la mise à disposition d'un véhicule partagé équivaut à l'utilisation de 5 à 10 voitures personnelles. Le déploiement d'une flotte de véhicule en auto-partage est en cours sur Romans-sur-Isère. Une station « Citiz » avec un véhicule accessible en libre-service, a été installée Place Carnot, proche de la gare ferroviaire.

La fiche action 59 « Développer les mobilités actives » ambitionne de développer la marche et l'utilisation du vélo sur le territoire et notamment pour les déplacements domicile-travail. En ce sens, plusieurs sous-actions sont envisagées : schéma piétonnier à 10 ans, poursuite de la réalisation du réseau cyclable, stationnements vélos adaptés aux contextes... Ces objectifs sont retenus dans le cadre de la révision du PLU de la commune. L'orientation 4 du PADD « Assurer une mobilité performante et durable, au service de l'attractivité du territoire et de la qualité de vie » projette de relier les quartiers résidentiels et les zones d'activités par un réseau de modes doux (le secteur prioritaire étant celui compris à l'intérieur du « ring »). Valence Romans Déplacements accompagne également cette ambition de réaffirmation du développement des mobilités douces avec le dispositif d'aide à l'acquisition de vélos pliants et électriques.

5.2.3.3. Vers un quatrième pont sur l'Isère pour désengorger le centre-ville ?

Il émerge depuis plusieurs années l'idée de la construction d'un quatrième pont sur l'Isère au niveau des quartiers Ouest (liaison avec la commune de Châteauneuf-sur-Isère), dans le prolongement de la rocade CNOR. Ce nouveau pont permettrait d'abaisser le nombre de véhicules transitant par le Pont-Vieux et le Pont-Neuf et donc par le centre-ville de Romans-sur-Isère.

Le Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche a publié en octobre 2017 une « Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain ». L'étude démontre que la mise en service d'un quatrième pont permettrait une baisse substantielle du trafic automobile sur les ponts existants. Cette nouvelle configuration encouragerait dans le même temps le développement d'une offre alternative à la voiture avec la diminution des ruptures de charge pour les trajets réalisés en transport en commun entre la Drôme des Collines et la partie ardéchoise de l'agglomération ou dans le centre-ville (de par la baisse du trafic automobile).

	Trafic JOB			
	2040 sans projet	2040 avec projet	2015 sans projet	2040 avec projet
Pont des Allobroges	25 100	22 600	25 000	22 600
Pont Neuf	21 600	19 300	20 200	19 300
Pont Vieux	16 800	12 800	15 300	12 800
Pont Châteauneuf-Beaumont	10 000	7 500	8 300	7 500
déme pont de Romans	0	15 500	0	15 500
Total	74 500	77 700	68 800	77 700
			Evol	Evol
			-13%	-10%
			-11%	-4%
			-24%	-16%
			-25%	-10%
			4%	13%

Figure 20 : impact de la mise en service du 4^{ème} pont de Romans-sur-Isère en 2040 sur le trafic JOB
SCOT

Source : Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère, Syndicat Mixte SCOT

¹ Plan qui vise à lutter contre le changement climatique et les émissions de gaz à effet de serre. Le PCAET de l'agglomération a été approuvé en 2018.

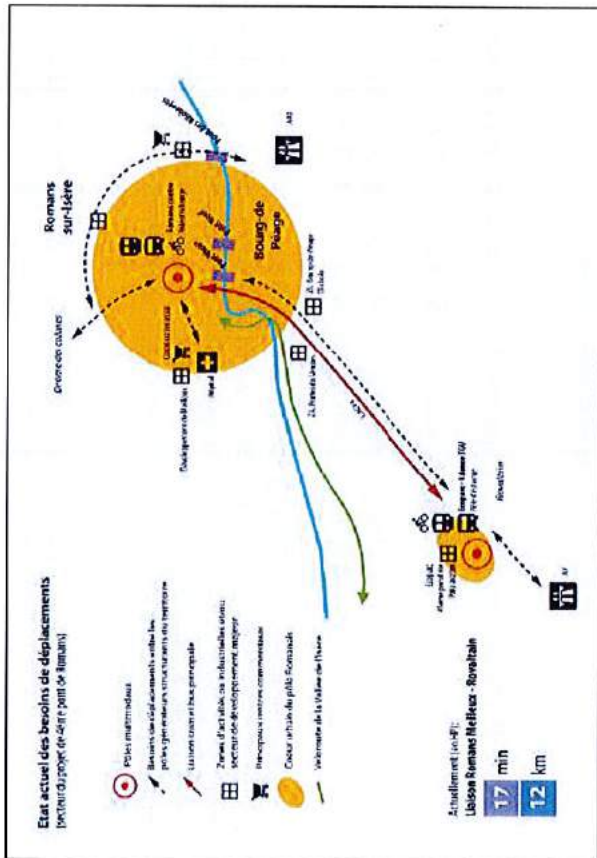


Figure 21 : état actuel des besoins de déplacements au niveau de l'agglomération romanaise
Source : Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère, Syndicat Mixte SCOT

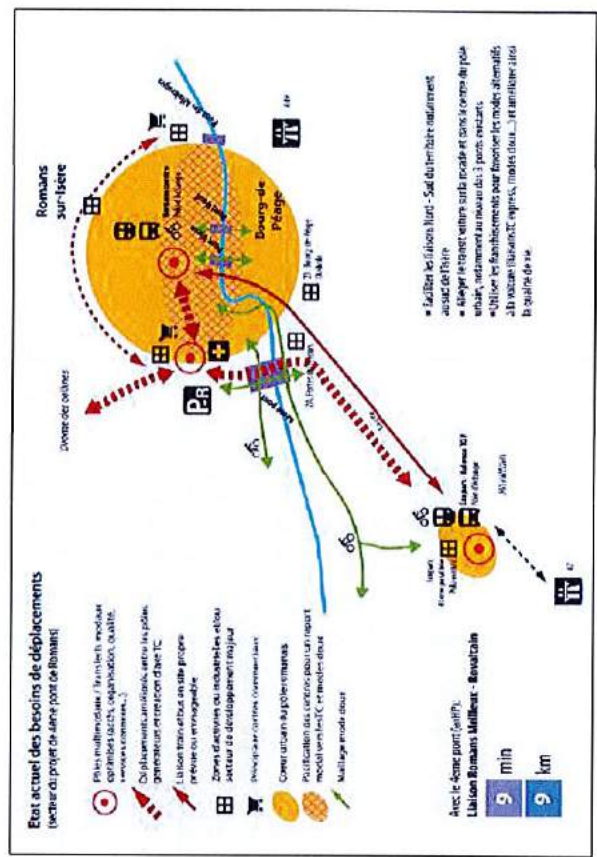


Figure 22 : enjeux de développement des offres alternatives à la voiture à la mise en service du 4ème pont de Romans-sur-Isère
Source : Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère, Syndicat Mixte SCOT

L'étude conclue dans sa partie 3.5. « Impacts des reports de trafic sur les centres villes », que le report du trafic vers l'extérieur des zones les plus denses permettra d'améliorer l'état sanitaire et environnemental de ces espaces (lutte contre la pollution atmosphérique, lutte contre le bruit) les rendant, *in fine*, plus attractifs.

5.2.4. Une évolution du statut des voies : multiplier les zones de rencontre et les aires piétonnes

Toujours en lien avec le projet GAR'IS et dans l'optique de réduire les nuisances causées par le trafic automobile, un remaniement du statut des voies du centre-ville, déjà bien engagé, est en cours. Les artères principales du centre-ancien (rue de l'Armillerie, rue Pécherie...) ont évolué en « zone de rencontre » avec une limitation de vitesse à 20 km/h afin de permettre une meilleure cohabitation entre les voitures, les piétons et les cyclistes. Les « zones 30 », actuellement instaurées dans le centre-ancien, seront élargies au « Nord » jusqu'à la gare, à

l' « Ouest » incluant notamment l'avenue Duchesne et la rue Julien de la Drôme et à l' « Est » des quais de l'Isère jusqu'au quartier de la Monnaie.

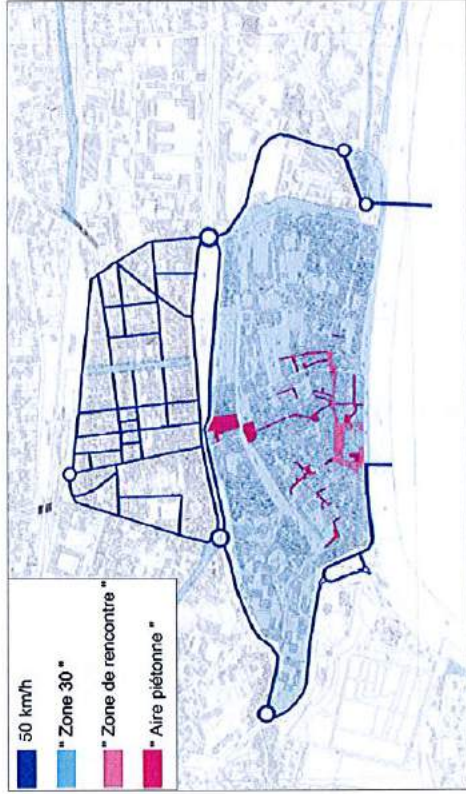


Figure 23 : statut des voies existantes
Source : BEV, Ville de Romans-sur-Isère



Figure 24 : Statut des voies en projet
Source : BEV, Ville de Romans-sur-Isère

5.2.5. L'amélioration de l'attractivité des transports en commun

5.2.5.1. La mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Romans-sur-Isère et Valence

Bien conscient de l'importance des déplacements journaliers entre Valence et Romans-sur-Isère, le Plan de Déplacements Urbains, à travers son action 17, prévoit la création d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre les deux villes.

L'aménagement de l'axe BHNS se caractérisera par l'insertion de sites propres bus en double sens ou en sens unique dans le cas de fortes contraintes de voirie, par un système de priorité au bus au carrefour (à l'approche du bus le feu passe au vert) ou encore par l'amélioration des points d'arrêt. Par ces aménagements, l'usage des transports en commun entre les deux villes deviendra plus attractif de par la rapidité et la régularité des temps de parcours. Pour cause, les bus ne seront plus dépendants du trafic automobile. L'objectif principal réside dans la diminution de la part modale de la voiture, notamment le long du tracé BHNS. Au niveau de Romans-sur-Isère, le tracé du site propre devrait emprunter le boulevard Voltaire et l'avenue Jean Jaurès.

Cette action est reprise dans l'orientation n°4 du projet de PADD, qui souhaite accompagner la création du site propre par une densification du tissu urbain le long de l'axe. Un levier essentiel est envisagé pour se faire : une action sur le foncier de la ville à travers notamment un travail sur une réglementation de l'urbanisme plus adaptée au renouvellement urbain.

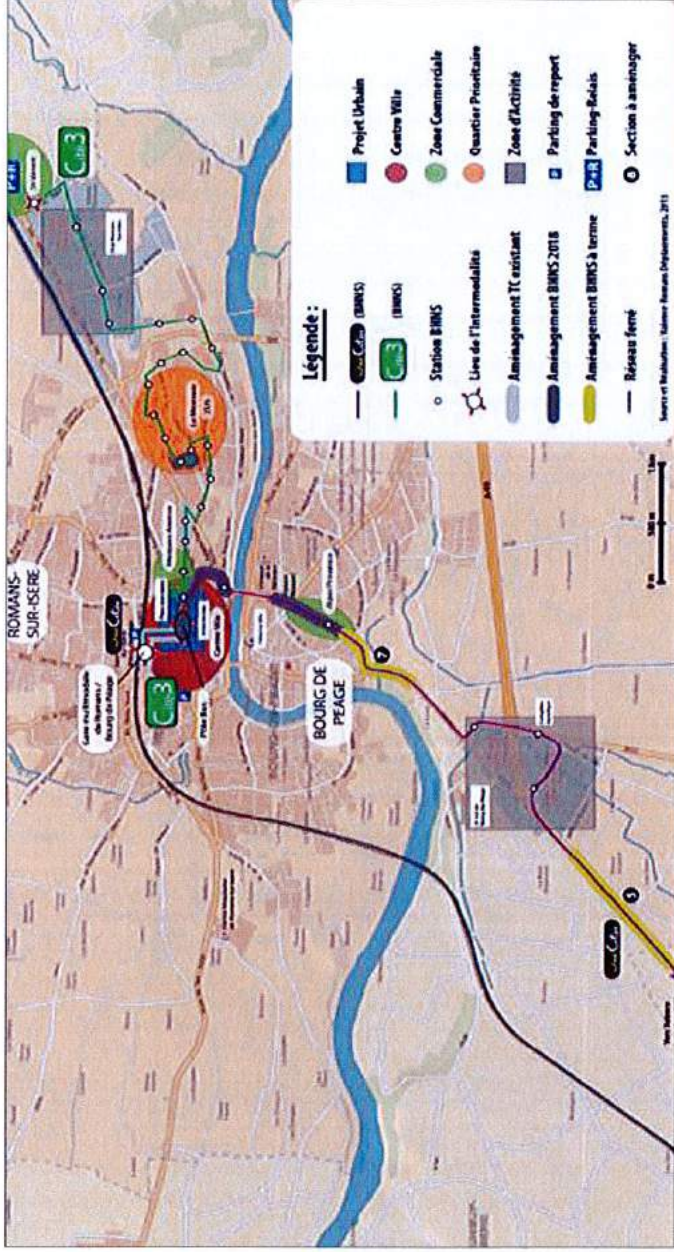


Figure 25 : projet de BHS entre Romans-sur-Valence et Valence
Source : PDU, VRD, opp.cité

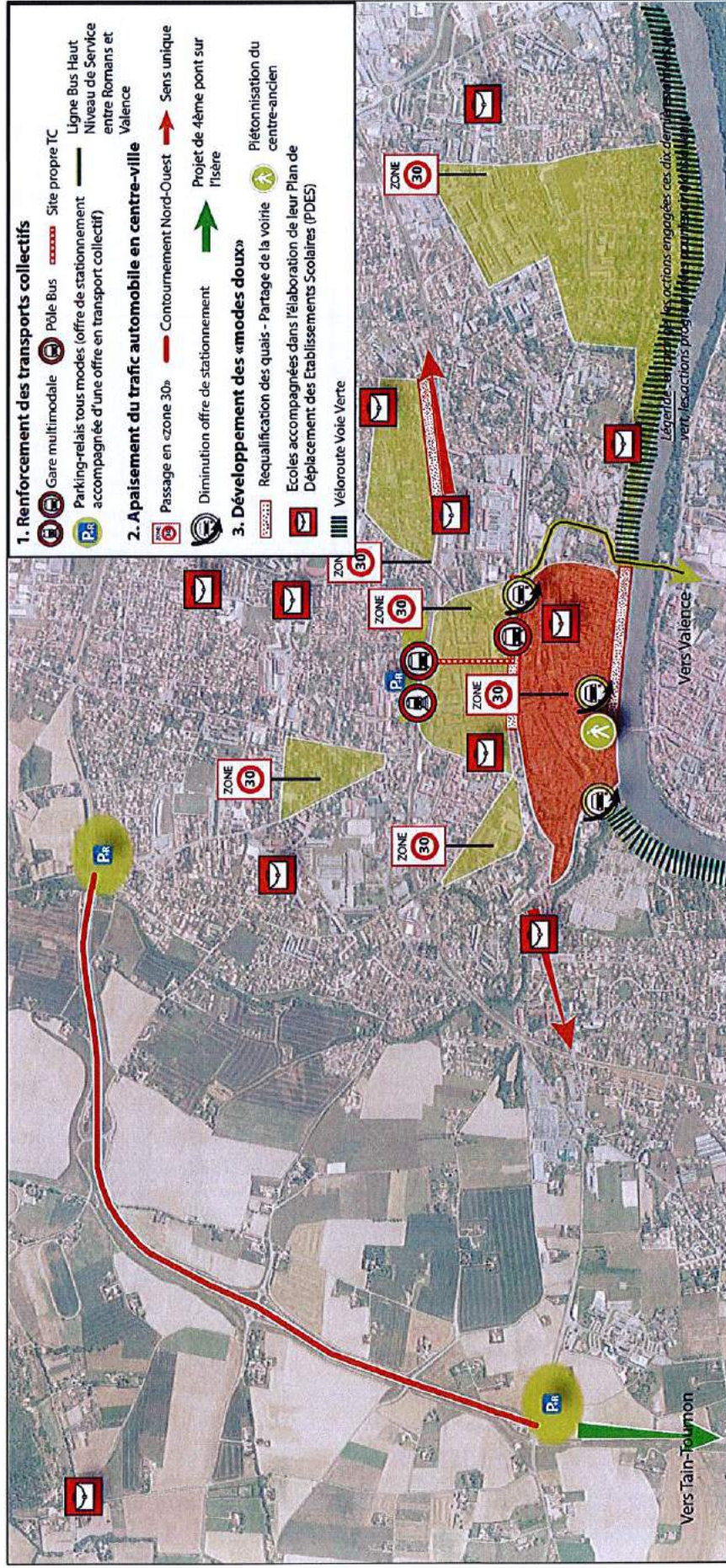
5.2.5.2. Le renouvellement du parc des véhicules de transports en commun

Afin d'accompagner l'amélioration de la performance du réseau de transport en commun, l'agglomération Valence-Romans Sud Rhône-Alpes entend limiter les nuisances sonores émanant de sa flotte de véhicules. En 2014, Valence Romans Déplacements a fait l'acquisition d'une flotte de 6 bus aux normes Euro VI permettant d'abaisser l'impact environnemental et sonore des véhicules.

L'action 21 « *Renouvellement des parcs de véhicules de transports collectifs limitant les nuisances pour l'environnement* » du PDU engage la réflexion autour de la constitution d'un parc de véhicules majoritairement composé de véhicules électriques. Les véhicules électriques sont très performants dans la réduction des nuisances sonores. A court terme, il est notamment question d'un objectif d'achat de 30 % de véhicules propres. Pour atteindre cet objectif, Valence-Romans Déplacements définira un Plan de Renouvellement de Véhicules (veille technologique, négociation des contrats avec les exploitants...). Enfin, toujours dans l'optique de réduire les nuisances sonores, une formation à l'éco-conduite des conducteurs sera animée.

5.3. Synthèse des actions engagées et à venir afin d'améliorer les déplacements et réduire les nuisances sonores à Romans-sur-Isère

L'ensemble des actions engagées ces dix dernières années et celles projetées pour les cinq années et plus à venir, afin de lutter contre le bruit, se concentrent prioritairement sur la source des nuisances. L'engagement de la commune vise à améliorer le cadre de vie des habitants en réduisant au maximum les nuisances sonores liées aux pratiques de déplacement actuelles.



6. RESUME NON-TECHNIQUE

La Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'Évaluation et à la Gestion du Bruit dans l'Environnement vise à définir une approche commune à tous les États membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit dans l'environnement. La transposition de la Directive dans le droit français impose l'élaboration de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La Carte de Bruit Stratégique, réalisée par les services de l'Etat, permet d'identifier les axes routiers bruyants de la commune, ceux supportant un trafic journalier moyen supérieur à 8 200 véhicules, tout en évaluant la population impactée. Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, dont l'élaboration incombe aux gestionnaires des infrastructures cartographiées, vise à protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires et de santé, des nuisances sonores excessives générées par les infrastructures de transport et de prévenir de nouvelles situations de gênes sonores.

Les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de la Drôme ont été révisées en juin 2018 par arrêté préfectoral. A Romans-sur-Isère, les axes concernés sont le contournement *Nord-Est* constitué des boulevards Pierre Mendès France et Etienne Jean Lapassat et le Pont des Allobroges, le Boulevard Rémy Roure, le Boulevard Marx Dormoy, l'avenue Louis Saillans, l'avenue Gambetta, l'avenue Adolphe Fiquet, l'avenue du Maquis, la Place Carnot, les cours Pierre Didier et Jean Jaurès, les quais Sainte-Claire, Chevalier et Chopin, le Pont-Vieux et le Pont-Neuf.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement comporte un bilan des mesures engagées dans la lutte contre le bruit au cours des dix dernières années. Ces mesures se sont inscrites dans un programme de planification stratégique et réglementaire avec l'approbation du Plan de Déplacements Urbains (PDU) en 2015, l'identification de la problématique du « Déplacement » dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) ou encore dans l'approbation en 2017 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) qui fait une large place aux problématiques des mobilités et des nuisances associées. Des programmes de réaménagement de voirie comme le chantier du cours Jean Jaurès ou le programme de développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture participent également à réduire le trafic automobile dans le centre-ville et donc les nuisances sonores qui en découlent.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement répertorie également les mesures prévues pour les cinq prochaines années à venir. Les axes d'intervention, qui s'inscrivent dans la lignée de ceux entamés il y a dix ans, s'articuleront principalement autour du renforcement de la dimension acoustique dans les outils de planification existants, de la diminution du trafic automobile en centre-ville et de l'amélioration de l'attractivité des transports en commun.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Ville de Romans-sur-Isère priorise ses actions de lutte contre le bruit à la source en intervenant principalement sur le trafic et les modes de déplacement. Pour les prochaines échéances, il sera nécessaire d'agir sur les récepteurs des nuisances sonores, au premier rang duquel les Points Noirs du Bruit (PNB).

In fine, le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, consultable à la demande, constitue également un document d'orientation préalable à tout projet d'urbanisme ou d'infrastructures routières.

7. SOURCES

- Ville d'Échirolles, Ville de Grenoble, Ville de Meylan, Ville de Saint-Martin-d'Hères, Agence d'Urbanisme de la Région Grenobloise, *Plan Local d'Urbanisme & Bruit : la boîte à outils de l'aménageur*, 2006, 50p.
- Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), *Guide pour l'Elaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement à destination des collectivités locales*, 2008, 92p.
- Ville de Romans-sur-Isère, Plan Local d'Urbanisme, *Rapport de présentation*, approuvé le 20 octobre 2008, 155p.
- Ville de Romans-sur-Isère, Plan Local d'Urbanisme, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables*, approuvé le 20 octobre 2008, 23p.
- Direction Régional des Affaires Sanitaires et Sociales (DRASS), Groupe Régional Bruit, 2009
- Ville de Bourg-lès-Valence, *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement*, 2010, 21p.
- Ville de Valence, *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement*, 2011, 41p.
- Ville de Romans-sur-Isère, *Agenda 21 : nouvelle génération 2011-2015*, 2012, 24p.
- Agence Nationale de Sécurité Sanitaire, Alimentation, Environnement, Travail (ANSES), édition scientifique, 2013, 313p.
- Département de la Drôme, *Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental de la Drôme*, 2015, 59p.
- Valence Romans Déplacement, Plan de Déplacements Urbains Valence-Romans, arrêté au 6 mai 2015, 330p.
- *Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'Etat en Drôme-Révision 2015-2018*, Préfecture de la Drôme, version du 15/06/2015, 37p.
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche, *Rapport de présentation du SCOT*, 2016, 483p.
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche, *Projet d'Aménagement et de Développement Durables du SCOT*, 2016, 82p.
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche, *Documentation d'Orientation et d'Objectifs du SCOT*, 2016, 156p.
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du Grand Rovaltain Drôme Ardèche, *Etude d'opportunité sur les franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain*, 2017, 176p.
- Valence Romans Sud Rhône-Alpes, *Plan Climat Air Énergie Territorial, Plan d'actions*, octobre 2018, 88p.
- Agence d'Urbanisme de l'Aire Métropolitaine Lyonnaise, projets et cartographie du PADD dans le cadre de la révision du PLU de la Ville de Romans-sur-Isère.
- Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer : www.developpement-durable.gouv.fr
- Préfecture de la Drôme : www.drome.gouv.fr
- Site de l'Observatoire du Bruit en Île-de-France : www.bruitparif.fr
- Valence Romans Déplacements : www.valenceromansdeplacements.fr
- Ville de Romans-sur-Isère, services urbanisme, bureau d'études voiries et voiries et réseaux.