

An aerial photograph of Romans-sur-Isère, France, showing a river flowing through the town. In the foreground, a large stone church with a prominent tower and Gothic-style windows is visible. The town is built on a hillside, with numerous houses and buildings. In the background, there are mountains under a blue sky with some clouds.

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE)

INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE ROMANS-SUR-ISERE (26100)

4^{ème} ECHEANCE 2024-2029

Crédit photo : Bertrand DESMARES - VRA

SOMMAIRE

LISTE DES FIGURES.....	3
LISTE DES ABREVIATIONS	5
RESUME NON TECHNIQUE	6
1. PREAMBULE.....	7
2. NOTIONS SUR LE BRUIT	8
2.1. Le son, notion de physique.....	8
2.2. Le bruit, notion d'interprétation	8
2.3. Les effets du bruit sur la santé	9
2.3.1. Les effets auditifs du bruit.....	9
2.3.2. Les effets physiologiques ou extra-auditifs du bruit	10
2.4. Le bruit des infrastructures routières	11
3. LE CADRE REGLEMENTAIRE DU PPBE DE ROMANS-SUR-ISERE	13
3.1. Une obligation européenne : la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002.....	13
3.2. La transposition de la directive dans le droit français.....	13
3.3. Les sources de bruit concernées	13
3.4. La représentation du bruit à travers les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières	14
3.5. Le contenu du PPBE.....	15
4. IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES BRUYANTES ET DE LA POPULATION EXPOSEE A ROMANS-SUR-ISERE.....	16
4.1. Les infrastructures routières bruyantes de la commune	16
4.2. L'exposition de la population romanaise au bruit des infrastructures routières.....	18
4.3. Les Points Noirs du Bruit (PNB)	21
5. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES ».....	22
5.1. Définition de la zone calme	22
5.2. L'émergence de la « zone d'apaisement »	22
5.3. La détermination des zones calmes de la commune	22
6. BILAN DES ACTIONS ENTREPRISES SUR LES DIX DERNIERES ANNEES POUR PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT	27
6.1. Planification stratégique et réglementaire	27
6.2. Aménagements urbains et viaires.....	30
6.3. Transports collectifs et modes doux	32
6.4. Management de la mobilité	34
6.5. Synthèse des actions engagées	36
7. PROGRAMME D' ACTIONS DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES POUR LES CINQ ANNEES A VENIR	37
7.1. Un urbanisme favorable à la santé et à la réduction des nuisances sonores	37
7.1.1. La révision du PLU : promouvoir une mobilité performante et durable.....	37
7.1.2. Les grandes opérations d'aménagement Savasse et Jaurès : ramener du calme en centre-ville	38
7.2. L'amélioration du fonctionnement de la rocade pour diminuer le trafic de transit et d'échange vers le centre-ville	39
7.2.1. Le prolongement de la rocade à l'Ouest avec le projet de 4 ^{ème} pont sur l'Isère.....	39
7.2.2. La requalification du giratoire des Allobroges.....	40

7.3. Favoriser l'usage du vélo dans les déplacements	40
7.3.1. Poursuivre la mise en continuité du réseau cyclable intra-urbains	40
7.3.2. ... et le connecter au réseau interurbain	42
7.4. Renforcer l'attractivité des transports en commun	43
7.4.1. La densification du réseau <i>Citéa</i>	43
7.4.2. Vers la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Valence et Romans-sur-Isère ?	44
7.4.3. Poursuivre le verdissement du parc de transports de voyageurs	45
8. BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC	46
SOURCES	47
ANNEXES	48
Annexe 1 : Arrêté préfectoral n° 26_2022_07_22_0003 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de la Drôme	
Annexe 2 : Arrêté préfectoral n°26-2023-03-24-00001 portant modification des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de la Drôme	
Annexe 3 : liste des infrastructures routières bruyantes à Romans-sur-Isère	
Annexe 4 : note technique méthodo calcul multi-bruit (Orhane)	
Annexe 5 : Arrêté préfectoral n° 2014-324-0013 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme	

LISTE DES FIGURES

- Figure 01** : échelle des fréquences sonores
Figure 02 : l'échelle d'intensité du bruit
Figure 03 : fonctionnement du système auditif
Figure 04 : effets du bruit à court et long terme
Figure 05 : proportions des différents coûts sanitaires du bruit de la circulation routière
Figure 06 : critères retenus par typologie de cartes
Figure 07 : carte de type A *Lden*
Figure 08 : carte de type A *Ln*
Figure 09 : carte de type C *Lden*
Figure 10 : carte de type C *Ln*
Figure 11 : exposition de la population romanaise au bruit des infrastructures routières
Figure 12 : illustration des zones calmes, apaisées et critiques
Figure 13 : tableau des seuils indicateur bruit
Figure 14 : répartition de l'exposition de la population romanaise
Figure 15 : cartographie d'exposition au bruit
Figure 16 : dessin illustratif du projet parc Saint-Romain
Figure 17 : vue depuis l'entrée Ouest du Parc Saint-Romain
Figure 18 : localisation du parc Edith Piaf
Figure 19 : aperçu du parc Edith Piaf depuis le chemin des Bœufs
Figure 20 : aperçu de la voie verte
Figure 21 : image d'illustration du projet chemin des Bœufs
Figure 22 : zone agricole des Balmes
Figure 23 : chemin de Grande Randonnée (GR 422) menant au site de Combe Barnière
Figure 24 : à la croisée de la Martinette et de la Savasse
Figure 25 : étangs de Chaleyre
Figure 26 : SCOT Grand Rovaltain
Figure 27 : PLU de Romans-sur-Isère
Figure 28 : PDU de VRM
Figure 29 : le cours Jean Jaurès avant travaux de voirie avec deux voies de circulation réservées aux automobiles
Figure 30 : le cours Jean Jaurès aujourd'hui avec une seule voie réservée au trafic automobile et un agrandissement des trottoirs pour les piétons
Figure 31 : carte des zones 30 et zones de rencontre
Figure 32 : la place du Chapitre aujourd'hui
Figure 33 : plan piétons
Figure 34 : extrait du plan cyclable de Romans-sur-Isère
Figure 35 : P+R Paillère
Figure 36 : gare multimodale
Figure 37 : promotion de l'application Klaxit
Figure 38 : challenge mobilité !
Figure 39 : citiz place Carnot
Figure 40 : citiz avenue Gambetta
Figure 41 : synthèse du PADD
Figure 42 : illustration d'ensemble du projet de découverte de la Savasse
Figure 43 : illustration du projet de découverte de la Savasse vue depuis le bas de la Côte des Chapeliers
Figure 44 : plan guide du projet Jaurès
Figure 45 : impact sur le trafic du projet de mise en service du 4^{ème} pont sur l'Isère à Romans-sur-Isère
Figure 46 : requalification du carrefour des Allobroges et des contre-allées Lavoisier et Branly

Figure 47 : plan des aménagements cyclables

Figure 48 : schéma de principe OAP « Figuet »

Figure 49 : plan du réseau Cycléo

Figure 50 : nouveau réseau Citéa

Figure 51 : esquisse étude de faisabilité BHNS à Grenoble

Figure 52 : infographie flotte de véhicules propre VRM

LISTE DES ABREVIATIONS

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
BHNS : Bus à Haut Niveau de Service
CBS : Cartes de Bruit Stratégiques
CEREMA : Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CidB : Centre d'Information (et de documentation) sur le Bruit
CNOR : Contournement Nord-Ouest de Romans
dB : décibel
DDT : Direction Départementale des Territoires
FMD : Forfait Mobilités Durables
Hz : hertz
ICPE : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement
Lden : *level day evening night*
Ln : *level night*
OAP : Opération d'Aménagement et de Programmation
OMS : Organisation Mondiale de la Santé
ORHANE : Observatoire Régional Harmonisé Auvergne-Rhône-Alpes des Nuisances Environnementales
PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durables
PDU : Plan de Déplacements Urbains
PLU : Plan Local d'Urbanisme
PNB : Point Noir du Bruit
PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
SCOT : Schéma de Cohérence Territoriale
SDAC : Schéma Directeur des Aménagements Cyclables
UFS : Urbanisme Favorable à la Santé
VRM : Valence Romans Mobilités
WHO : *World Health Statistics*

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 Etats membres dans le but d'éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit.

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).

Les CBS, réalisées par les services de l'Etat, permettent notamment d'identifier les axes routiers bruyants de la commune, ceux supportant un trafic journalier moyen supérieur à 8 200 véhicules, et de quantifier la population impactée par le bruit à proximité.

Le PPBE, dont l'élaboration revient aux gestionnaires des infrastructures cartographiées, vise à protéger la population et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, à prévenir de nouvelles situations de gêne sonore et à préserver les zones calmes.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du plan a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Les infrastructures routières de la commune concernées y sont référencées, conformément aux CBS de quatrième échéance approuvées par arrêtés préfectoraux de 2022 et 2023.

La seconde étape s'est attachée à établir le bilan des actions réalisées ces dix dernières années afin de réduire l'exposition au bruit. La stratégie de réduction des nuisances s'articule autour d'une intégration de la problématique dans les outils de planification réglementaire (SCOT, PLU), d'aménagements urbains et viaires favorisant un usage de l'espace public plus apaisé, d'un renforcement de l'attractivité des transports alternatifs à la voiture individuelle.

Le Plan répertorie également les mesures programmées afin de réduire l'exposition des administrés romans sur les cinq années à venir. Les axes d'intervention s'inscrivent dans la lignée de ceux entamés au cours de la dernière décennie, priorisant une lutte contre le bruit à la source en intervenant sur le trafic et les modes de déplacement.

Le document a été approuvé au conseil municipal du 25 mars 2025 après avoir été mis à la consultation du public pendant deux mois, conformément aux exigences réglementaires, du 18 décembre 2024 au 18 février 2025.

In fine, le PPBE, consultable à la demande ou en ligne sur le site internet de la Ville, constitue un document d'orientation préalable à tout projet d'urbanisme ou d'infrastructures routières.

1. PREAMBULE

Le bruit dans l'environnement participe à la détérioration de la qualité de vie. Selon la dernière enquête Ifop-JNA2022 « Bruit et santé », 7 français sur 10 se disent gênés par le bruit et 21% ont le sentiment que leur sensibilité au phénomène a augmenté depuis la crise sanitaire.

Si l'environnement sonore est gage de qualité du cadre de vie, il représente surtout un enjeu de santé publique. Selon l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), le bruit est le deuxième facteur de risque environnemental, derrière la pollution atmosphérique. Et les populations urbaines y sont particulièrement exposées, se trouvant au voisinage des principales sources émissives : les infrastructures routières supportant un important trafic automobile.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la commune, quatrième génération, illustre les efforts fournis et ceux à venir pour améliorer et préserver l'environnement sonore des romansais.

Chaque aménagement urbain, opération viaire ou décision impactant les déplacements vont au-delà de finalités d'usages et des ambitions esthétiques. Ils sont voués à agir favorablement sur la santé et ses déterminants.

La végétalisation des espaces publics, par exemple, favorise les interactions sociales entre individus, abaisse les phénomènes d'îlot de chaleur urbain et ramène du calme en ville. Le partage de la voirie, au profit des modes actifs, participe à lutter contre la sédentarité des personnes et à désengorger le centre-ville de la voiture individuelle, d'autant plus nuisible quand elle s'y trouve en nombre. La promotion de l'écomobilité, matérialisée par le développement du covoiturage et l'abaissement des vitesses de circulation, sécurise les trajets et apaise les axes routiers les plus engorgés et bruyants.

En approuvant ce PPBE, l'équipe municipale apporte une fois de plus la preuve de son engagement pour l'amélioration du cadre de vie et la préservation de la santé des romansais.

Marie-Hélène THORAVAL
Maire de Romans-sur-Isère
Conseillère régionale



2. NOTIONS SUR LE BRUIT

2.1. Le son, notion de physique

Le son est une vibration de l'air qui se propage sous la forme d'ondes acoustiques. Un son se caractérise par son amplitude (ou puissance), mesurée en décibel (dB), et sa fréquence, exprimée en hertz (Hz).

Plus les vibrations sont rapides, plus la fréquence est élevée créant ainsi un son aigu. Les fréquences supérieures à 20 kHz, sont appelées « ultrasons ». Ces derniers ne peuvent être perçus par l'oreille humaine.

A l'inverse, plus les vibrations sont lentes, plus la fréquence est faible créant cette fois-ci un son grave. Les fréquences inférieures à 20 Hz sont appelées « infrasons ».

ÉCHELLE DES FRÉQUENCES SONORES		
INFRASONS	SONS AUDIBLES (PAR L'HOMME)	ULTRASONS
< 20 Hz	20 à 20 000 Hz Dont les fréquences de la parole : 100 à 6 000 Hz	> 20 000 Hz

Figure n°1 : échelle des fréquences sonores
Source : INRS, dossier bruit, 2024

2.2. Le bruit, notion d'interprétation

Dans le langage courant, le bruit est assimilé à un son ressenti comme indésirable ou désagréable. En effet, des sons, même considérés comme plaisants, peuvent être sources de gênes et de nuisances pour celui qui ne les a pas choisis.

A la différence du son, il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène physique, mais bien de l'interprétation qu'un individu fait d'un évènement ou d'une ambiance sonore. Le son devient bruit lorsqu'il produit une sensation auditive jugée désagréable, gênante ou dangereuse pour la santé.

Un bruit est caractérisé par sa fréquence, grave ou aiguë, son intensité sonore, qui se mesure en décibel (dB), et sa durée. L'exposition prolongée et répétée est à risque.

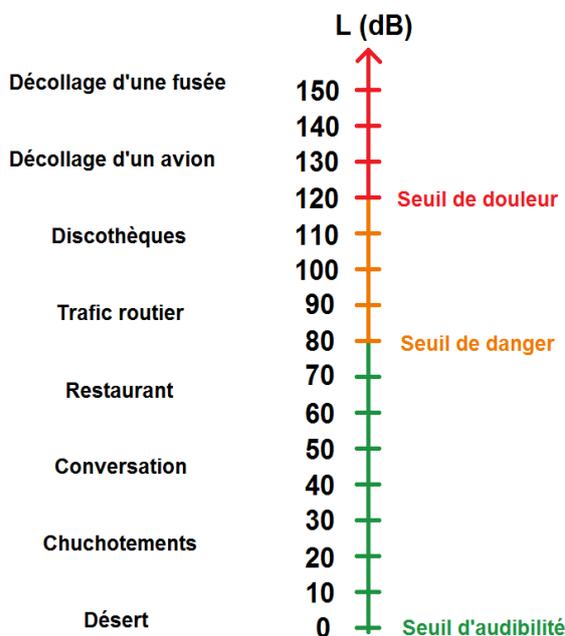


Figure n°2 : l'échelle d'intensité du bruit
Source : www.methodephysique.fr

Aussi, la nuisance sonore a dû être objectivée. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit : le décibel pondéré A ou dB(A), tenant compte des sensibilités différentes de l'oreille humaine aux fréquences.

La pondération A est la plus couramment utilisée. Elle est calquée sur la perception de l'oreille humaine pour des niveaux de 40 dB et est donc bien adaptée pour décrire les niveaux sonores faibles à modérés (30 à 70dB) rencontrés dans l'habitat ou dans l'environnement extérieur¹.

D'autres pondérations, comme la pondération C, s'avèrent plus adaptées pour rendre compte des niveaux sonores plus élevés tels que ceux rencontrés lors d'activités de loisirs ou en milieu professionnel bruyant.

Le seuil de l'audition humaine commence à 0 dB(A) jusqu'à environ 120 dB(A), limite supérieure des bruits usuels de l'environnement, correspondant au seuil de la douleur.

2.3. Les effets du bruit sur la santé

L'audition comporte deux grandes étapes physiologiques. La captation suivie de la transformation des informations acoustiques en influx nerveux. Autrement dit, en termes d'effets néfastes sur la santé du bruit, il faut distinguer les effets auditifs (fatigue auditive et surdité) des effets extra-auditifs (risque d'accident, troubles cardiovasculaires et du sommeil, stress, dépression, baisse des performances cognitives, diabète de type II, obésité).

2.3.1. Les effets auditifs du bruit

L'ouïe est en danger lorsque l'exposition sonore quotidienne, qui représente le niveau de pression acoustique continu équivalent pondéré A rapporté à 8 heures, dépasse 80 dB(A) ou que le niveau de pression de crête, qui correspond au niveau de pression acoustique instantané pondéré C, dépasse 135 dB(C). L'exposition prolongée à des niveaux de bruit intenses détruit les cellules ciliées de l'oreille interne et conduit progressivement à une surdité irréversible.

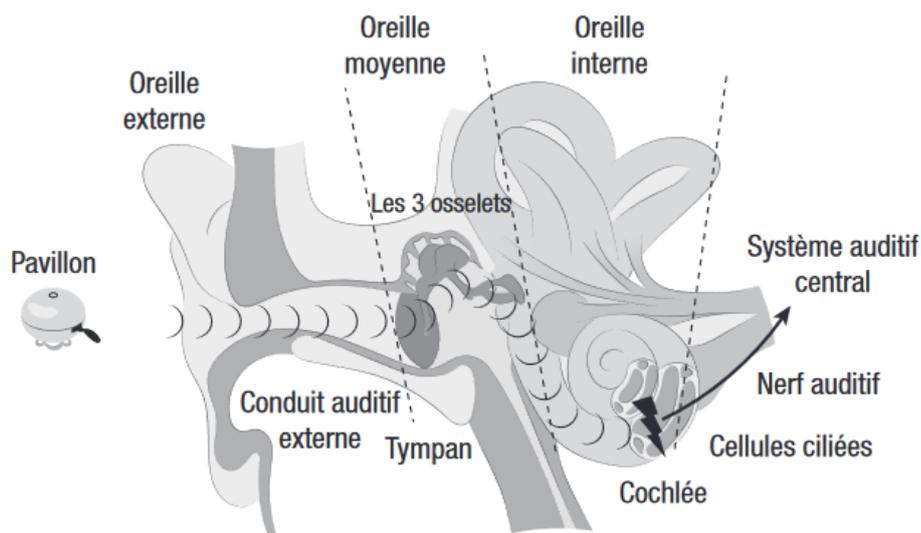


Figure n°3 : fonctionnement du système auditif
Source : bruitparif

¹ A. EVRARD, P. AVAN, A. CADENE, C. GUSTAVINO, R. MARTIN et F. MIETLICKI, *Environnement et santé publique*, 2023, chapitre 28, 32p.

2.3.2. Les effets physiologiques ou extra-auditifs du bruit

Les effets physiologiques du bruit ou extra-auditifs sont observés après quelques années d'exposition au bruit. Le Centre d'Information sur le Bruit (CIDB) rappelle que d'après différentes études, une exposition au-delà de 5 ans de résidence à proximité de lieux fortement impactés par le bruit suffit à accroître le risque de développer ce type de pathologies². Les effets peuvent être distingués selon une récurrence à court ou moyen/long terme.

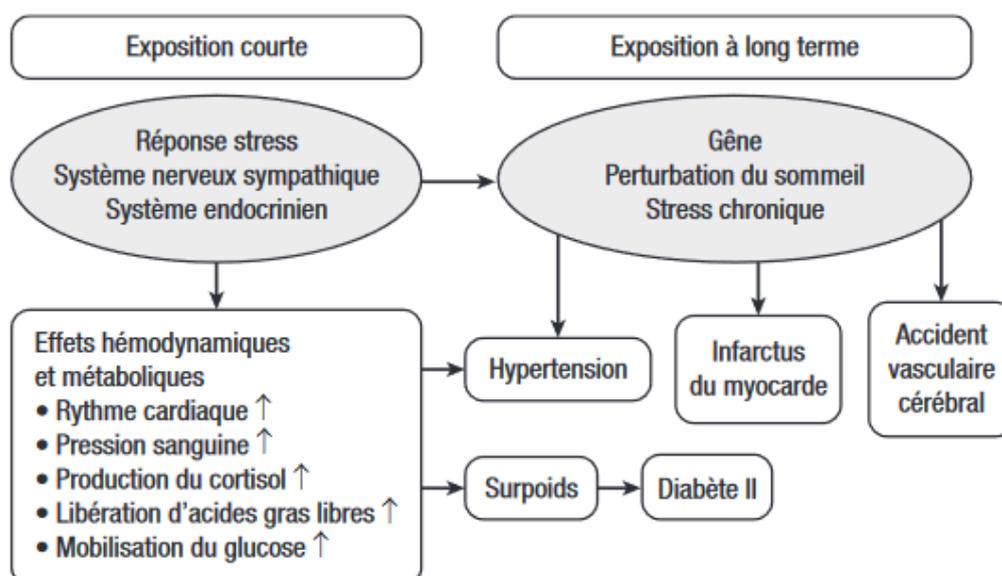


Figure n°4 : effets du bruit à court et long terme
Source : *Environnement et santé publique*, 2023, chapitre 28, 32p.

➤ La perturbation du sommeil

Ces perturbations apparaissent dès 30 décibels, avec une perturbation possible du sommeil, phase pendant laquelle la perception auditive demeure. Ces perceptions de bruits se traduisent par des réactions physiologiques dégradant la qualité du sommeil. C'est pourquoi l'OMS recommande de ne pas dépasser ce niveau sonore dans les chambres afin de préserver le sommeil.

Les bruits peuvent augmenter la latence d'endormissement, provoquer des éveils nocturnes répétés et prolongés ou encore participer à un éveil prématuré non-suivi de ré-endormissement. Un sommeil de mauvaise qualité peut avoir de graves répercussions sur la vie quotidienne générant somnolence diurne, baisse de l'attention et des performances cognitives propices aux accidents de la route ou du travail notamment.

Sur le long terme, l'exposition nocturne au bruit peut participer à une accélération de la fréquence cardiaque, l'augmentation de la pression artérielle, une diminution de la tolérance au glucose et un facteur de favorisation de l'appétit.

² Lettre d'information de la santé publique en Ile-de-France, 03 octobre 2023.

➤ **Les effets sur le système cardiovasculaire**

Toujours selon l’OMS, entre 50 et 55 décibels, le risque d’hypertension, d’infarctus ou même d’AVC augmente.

En France, 50 % des habitants des grandes villes subissent plus de 55 dB(A) en moyenne.

61 000 années de vie vécues avec de l’incapacité sont ainsi dénombrées chaque année à cause des cardiopathies ischémiques³ relatives à l’exposition au bruit environnemental dans les pays d’Europe Occidentale (*World Health Statistics "WHO", 2011*).

➤ **Les effets cognitifs**

L’exposition au bruit entraîne des difficultés d’apprentissage, une diminution des capacités de lecture et de mémoire, ainsi qu’une baisse de l’attention.

D’après l’OMS, les difficultés d’apprentissage générées par le bruit des transports représentent un total de 45 000 années de vie vécues avec de l’incapacité chaque année en Europe Occidentale (*WHO, 2011*).

➤ **Les effets sur la santé mentale**

Le bruit dans l’environnement impacte également le bien-être, la santé mentale des individus en provoquant des troubles émotionnels et de comportement.

Il existe en effet des preuves de l’impact du bruit sur les troubles anxiodépressifs observés via la consommation de médicaments pour le traitement de l’anxiété et de la dépression⁴.

2.4. Le bruit des infrastructures routières

Le bruit a un impact social⁵ désormais connu, estimé à 147,1 milliards d’euros par an en France⁶.

La majorité (66,5 %) de ce coût est liée aux transports : le bruit routier pour 54,8 % des coûts, le bruit ferroviaire à 7,6 % et le bruit aérien à 4,1 %. Le bruit de voisinage (17,9 %) et le milieu du travail (14,2 %) viennent ensuite.

³ Rétrécissement des artères coronaires entraînant une réduction de la circulation sanguine et de l’apport en oxygène au muscle cardiaque.

⁴ A. EVRARD, P. AVAN, A. CADENE, C. GUSTAVINO, R. MARTIN et F. MIETLICKI, *Environnement et santé publique*, 2023, chapitre 28, 32p.

⁵ Impact social ou coût social se définit comme l’ensemble des coûts internes et externes à l’activité supportés par la société, soit les coûts engagés par les agents économiques pour assurer et permettre l’activité mais aussi les externalités générées par l’activité et subies par la société.

⁶ ADEME, *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*, octobre 2021, 82p.

Des consolidations des données sur les cartes stratégiques de bruit il ressort que la grande majorité des Français est exposée au bruit des transports routiers : 51,7 millions d'individus sont considérés comme exposés au bruit du trafic routier avec des niveaux sonores excédant 45 dB(A) estimés en façade de leur logement.

Parmi eux, 40,6 millions sont affectés par des niveaux sonores atteignant 55 dB(A).

Selon l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME), le bruit du trafic routier serait responsable d'un coût sanitaire total de 76,3 milliards d'euros, dont notamment de la totalité des coûts de l'obésité (18 milliards) et de la majorité des coûts de la gêne (21,6 milliards) ainsi que d'une partie des coûts relatifs aux perturbations du sommeil (20,7 milliards).

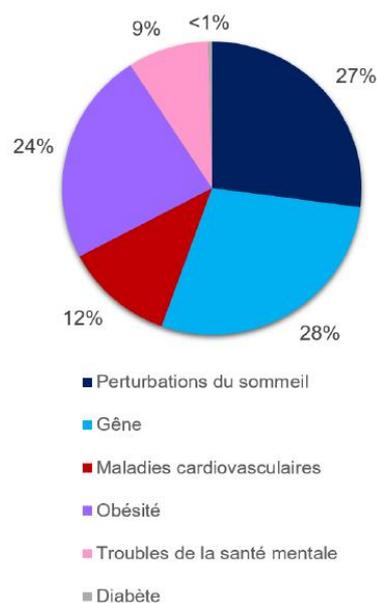


Figure n°5 : Proportions des différents coûts sanitaires du bruit de la circulation routière

Source : ADEME, *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*, octobre 2021, 82p.

3. LE CADRE REGLEMENTAIRE DU PPBE DE ROMANS-SUR-ISERE

3.1. Une obligation européenne : la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, parue le 25 juin 2002, vise à établir une approche commune destinée à « éviter, prévenir ou réduire » l'exposition au bruit dans l'environnement.

Les infrastructures routières, ferroviaires, les aéroports et les grandes agglomérations sont les sources de bruit ciblées en priorités. Les objectifs de la directive européenne sont :

- permettre une évaluation harmonisée dans les Etats européens de l'exposition au bruit dans l'environnement, au moyen de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS),
- mettre en œuvre des plans d'actions visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver les zones calmes,
- informer le public et lui faire prendre part au processus de décision.

3.2. La transposition de la directive dans le droit français

La transposition de la directive dans le droit français a été engagée par ordonnance ratifiée, par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

A la suite de cette transposition, les textes en vigueur en France sont les suivants :

- les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-12 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 R572-3, R572-5 et R572-8 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 4 avril 2006 modifié fixe les modes de mesures et de calcul d'évaluation des effets nuisibles, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit,
- l'arrêté du 14 avril 2017 modifié par l'arrêté du 26 décembre 2017 et par l'arrêté du 10 juin 2020, définit les agglomérations concernées,
- l'arrêté du 24 avril 2018 fixe la liste des aéroports concernés par l'application de la directive.

3.3. Les sources de bruit concernées

La mise en œuvre de la directive européenne identifie quatre sources de bruit provoquant une forte exposition à leurs abords :

- les grandes infrastructures de transport routier, incluant le réseaux autoroutier, national, départemental et communal supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, soit 8219 passages jour,
- les grandes infrastructures de transport ferroviaire dépassant les 30 000 trains par an, soit 82 passages jour,
- les grandes infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires, de plus de 50 000 mouvements par an,
- toutes les infrastructures de transport ainsi que les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation situées dans

les grandes agglomérations de plus de 100 000 habitants, définies par arrêtés interministériels.

La Ville de Romans-sur-Isère est concernée étant autorité gestionnaire de voies routières supportant des trafics supérieurs aux seuils fixés.

Dès lors, chaque structure préalablement identifiée fait l'objet, tous les cinq ans, d'un diagnostic cartographique des nuisances sonores, appelé « Cartes de Bruit Stratégiques » ou CBS, accompagné d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) énumérant et priorisant les mesures d'évitement, de prévention ou de réduction des nuisances sonores.

La mise à jour des CBS a été effectuée en 2022-2023 nécessitant une actualisation du PPBE de la collectivité pour 2024 (PPBE de 4^{ème} échéance).

3.4. La représentation du bruit à travers les cartes de bruit stratégiques des infrastructures routières

Les CBS permettent de représenter les secteurs affectés par le bruit, d'estimer la population exposée et de quantifier les nuisances subies. Elles sont élaborées par la Direction Départementale des Territoires (DDT). En somme, les CBS identifient les zones bruyantes de la commune.

L'intensité du trafic est le critère déterminant. Pour rappel, seules les infrastructures de transport supportant des trafics supérieurs à 3 millions de véhicules par an (ou 8 200 véhicules/jour) sont cartographiées avec une clause de revoyure tous les cinq ans.

Suivant l'application de la directive européenne, deux types de cartes, Type A et Type C, sont modélisées en fonction de l'indice *Lden* (*level day evening night*) décrivant le niveau de bruit moyen journalier pondéré selon l'heure (bruit de jour [6h-18h], de soirée [18h-22h] et nuit [22h-6h]) et *Ln* (*level night*) décrivant le niveau moyen de bruit pour la période nuit [22h-6h] :

- deux cartes de type A localisent les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophoniques par pas de 5 en 5 dB(A) de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus pour l'indice *Lden* et par pas de 5 en 5 dB(A) de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus pour l'indice *Ln*,
- deux cartes de type C localisent les zones de dépassement des valeurs limites à l'aide de courbes isophoniques de 68 dB(A) pour l'indice *Lden* et de 62 dB(A) pour l'indice *Ln*.

	Zones de bruit gênant Cartes type A	Zones de bruit en dépassement des valeurs limites Carte types C
<i>Lden</i>	>55 dB(A)	>68 dB(A)
<i>Ln</i>	>50 dB(A)	>62 dB(A)

Figure n°6 : critères retenus par typologie de cartes

3.5. Le contenu du PPBE

Les CBS constituent la partie diagnostic du PPBE, qui doit dans une seconde partie énumérer et définir les mesures mises en œuvre par les autorités afin de traiter les zones bruyantes identifiées.

L'article R.572-8 du Code de l'Environnement renseigne les éléments devant figurer dans le plan :

1. Un rapport de présentation exposant le résultat de la cartographie du bruit faisant apparaître d'une part le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et le nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif ;
2. Les critères de détermination et la localisation des zones calmes et les objectifs de préservation les concernant ;
3. Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à des niveaux sonores excédant les seuils réglementaires⁷ ;
4. Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix dernières années et celles prévues pour les cinq ans à venir ;
5. Les financements et échéances associés à ces mesures, s'ils sont disponibles ;
6. Les motifs et, le cas échéant, l'analyse des coûts et avantages des mesures retenues ;
7. L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
8. Un résumé non technique du plan.

⁷ La directive européenne ne définit aucun objectif quantifié. La transposition dans le Code de l'Environnement fixe des valeurs limites par structures, cf. figure 6 pour les infrastructures routières, mais sans objectifs à atteindre.

4. IDENTIFICATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES BRUYANTES ET DE LA POPULATION EXPOSEE A ROMANS-SUR-ISERE

4.1. Les infrastructures routières bruyantes de la commune

Les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transport terrestres de la commune ont été arrêtées par le Préfet de département le 22 juillet 2022 et le 24 mars 2023 (arrêtés préfectoraux n° 26-2022-07-22-00003 et n° 26-2023-03-24-00001 - Annexes 1 et 2) conformément aux articles L.572-4 et R.572-7 du Code de l'Environnement.

Les cartes sont disponibles sur le site internet de la préfecture à l'adresse suivante :

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

Comme pour les dernières CBS modélisées en 2018, la rocade (ou CNOR), gestion département, et les voies pénétrantes associées (avenue Jean Moulin, avenue du Maquis prolongée par l'avenue Adolphe Figuet, avenue Anthonioz de Gaulle prolongée par l'avenue Louis Saillant) sont les plus impactées.

Les voies de distribution de l'hypercentre et celles prolongeant les ponts Neuf et Vieux sont également concernées : boulevard Rémy Roure, avenue Gambetta, avenue Chanoine Chevalier, boulevard Voltaire, avenue Jourdan, cours Pierre Didier, avenue Berthelot.

La liste complète des infrastructures concernées sur la commune est fournie en annexe 3.

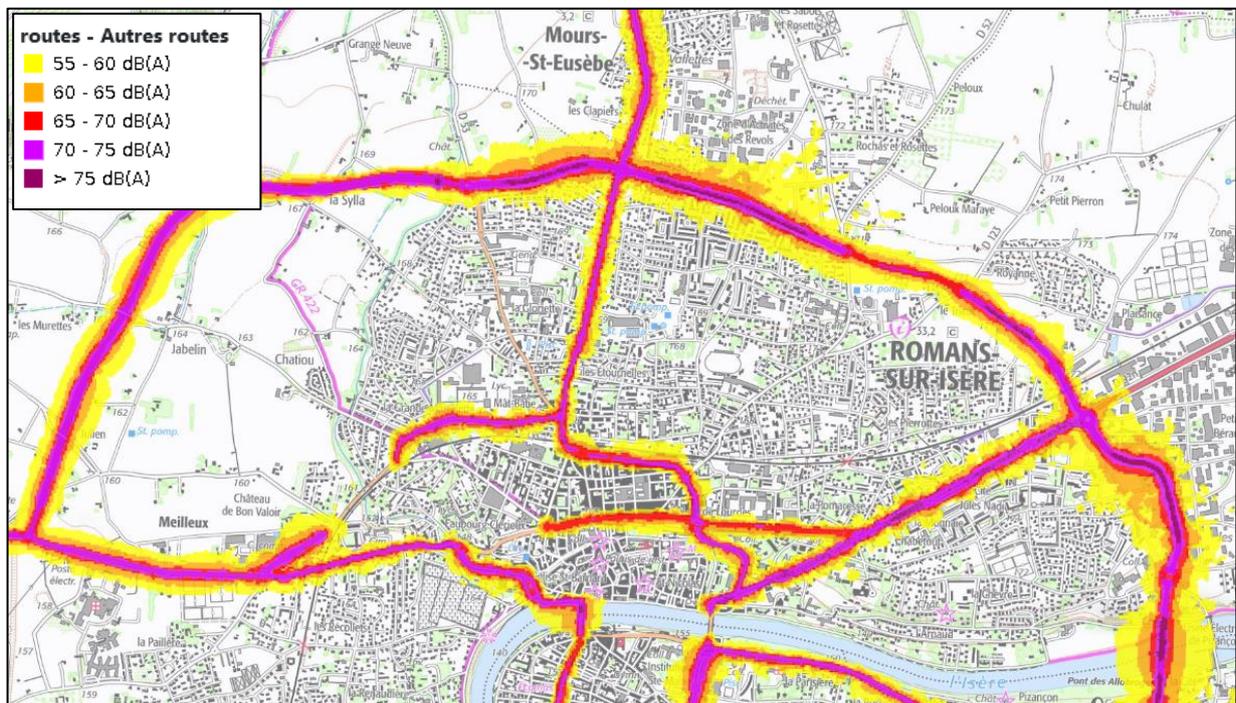


Figure n°7 : Carte de type A Lden

Sources : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/>

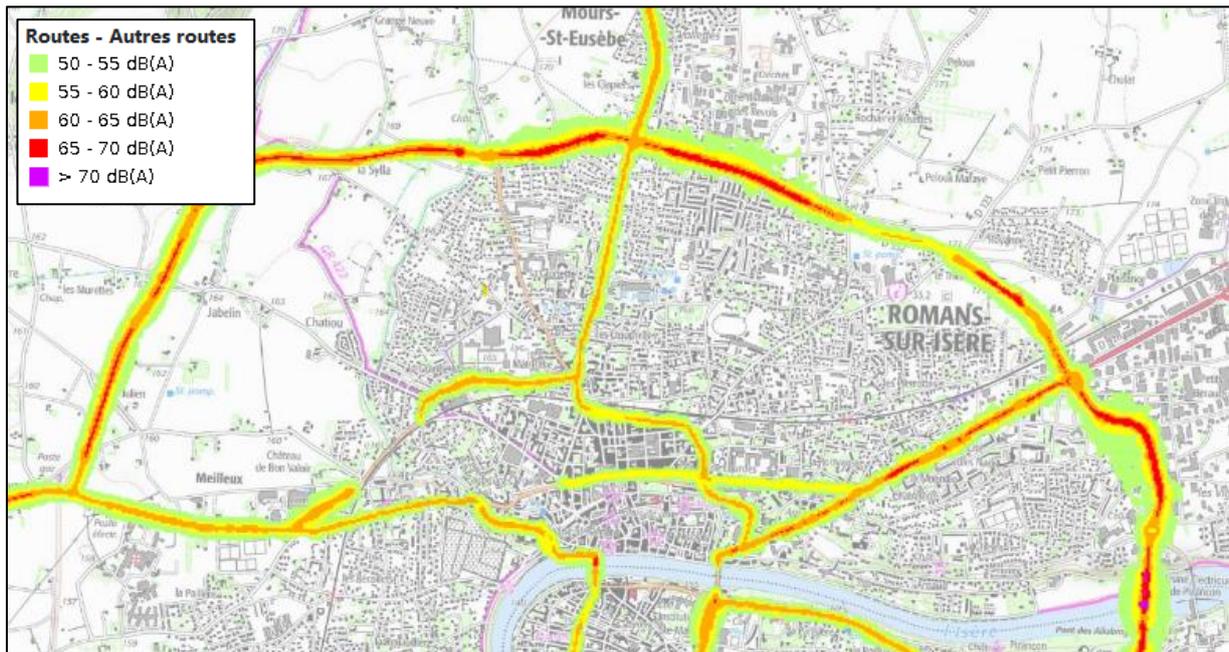


Figure n°8 : Carte de type A Ln

Sources : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/>

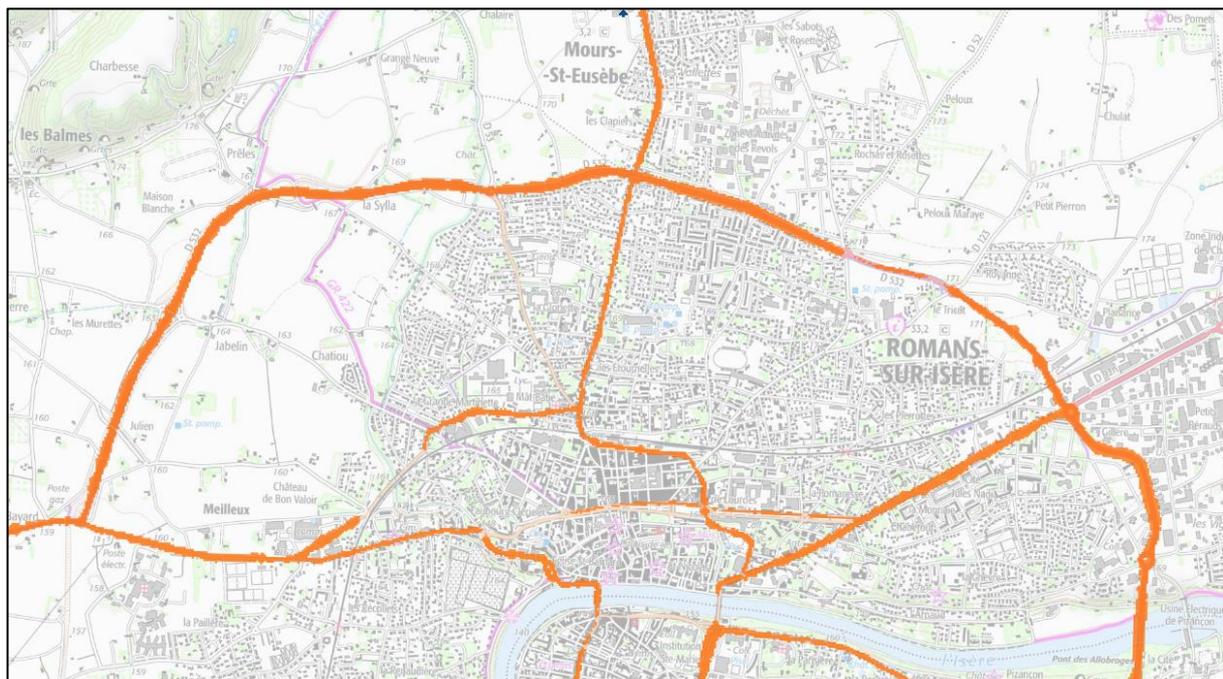


Figure n°9 : Carte de type C Lden

Sources : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/>

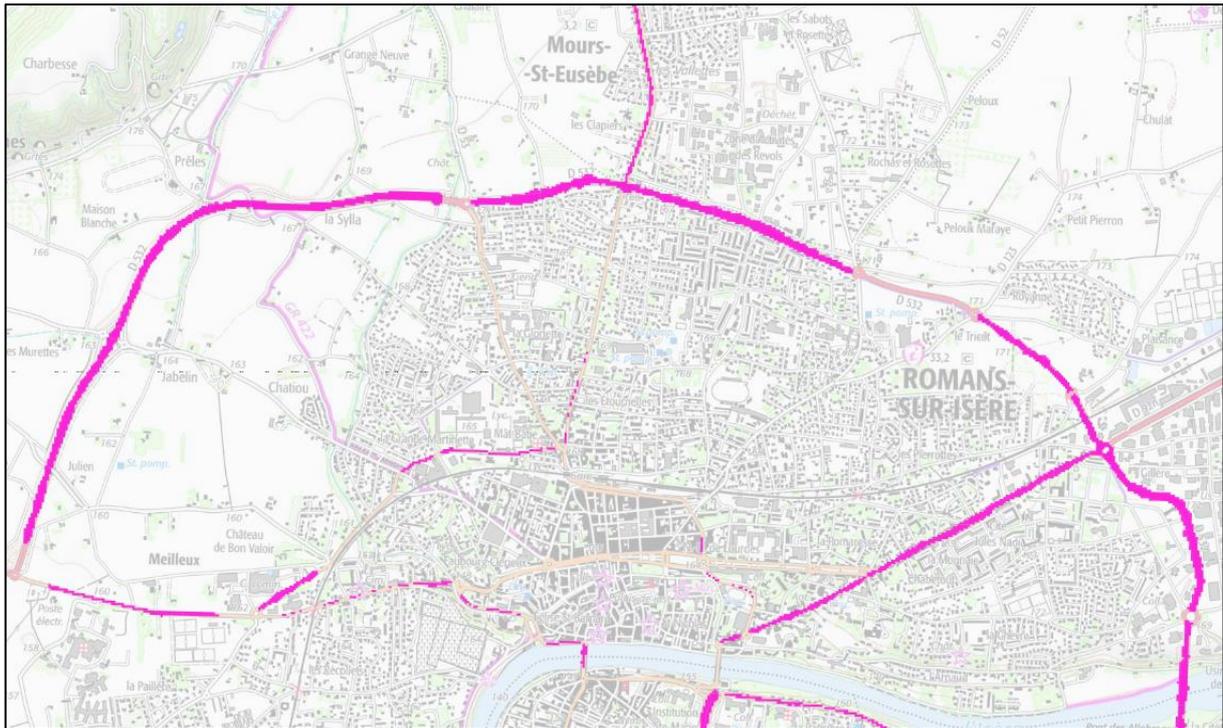


Figure n°10 : Carte de type C Ln

Sources : <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/>

4.2. L'exposition de la population romanaise au bruit des infrastructures routières

Les CBS sont accompagnées de statistiques sur l'exposition des populations riveraines aux infrastructures bruyantes. Ces données d'exposition sont obtenues sur la base de récepteurs en façade des bâtiments auxquels la modélisation acoustique attribue un niveau de bruit. Ces résultats sont donc le seul fruit de modélisations acoustiques et non de mesures acoustiques.

L'objectif générale de la démarche est d'obtenir une vision macroscopique de l'impact du bruit des infrastructures routières sur le territoire.

L'ensemble des données d'exposition des populations sont consultables dans le rapport d'étude de janvier 2023 du CEREMA (Cartes de Bruit Stratégiques du département 26 pour les réseaux routiers et ferroviaires non concédés) téléchargeable sur internet.

Voies		Exposition de la population				Population affectée par des effets nuisibles ⁸		
		Nombres de personnes exposées	Nombres de logements exposés	Nombres d'établissements de santé exposés	Nombres d'établissements d'enseignement exposés	Cardiopathie ischémique	Fortes gênes	Fortes perturbations du sommeil
Avenue A. Figuet	<i>Lden >68dB(A)</i>	55	32	1	0	0	47	10
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	29	17	1	0			
Avenue C.J. Chevalier	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	12	1
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Avenue C. Jourdan	<i>Lden >68dB(A)</i>	39	23	0	0	0	19	6
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	31	18	0	0			
Avenue du Maquis*	<i>Lden >68dB(A)</i>	194	114	1	3	3	262*	60
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	65	35	1	3			
Avenue G.A de Gaulle	<i>Lden >68dB(A)</i>	3	2	0	0	0	6	0
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Avenue Gambetta	<i>Lden >68dB(A)</i>	28	16	0	0	0	52	10
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Avenue L. Saillant	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	4	0
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Avenue M. Berthelot	<i>Lden >68dB(A)</i>	143	84	0	0	1	95	23
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	73	43	0	2			
Boulevard G. Péri	<i>Lden >68dB(A)</i>	43	25	0	0	0	24	6
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Boulevard M. Dormoy*	<i>Lden >68dB(A)</i>	136	80	0	0	0	61	17
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	72	42	1*	0			
Boulevard R. Roure*	<i>Lden >68dB(A)</i>	79	46	0	0	0	62	17
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	2	1	1*	2*			
Boulevard Voltaire	<i>Lden >68dB(A)</i>	3	2	0	0	0	15	3
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Cours P. Didier	<i>Lden >68dB(A)</i>	48	29	0	0	0	33	8
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Passage supérieur E. Gallois	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	3	0
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Place Carnot	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	13	3
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Place de la Presles	<i>Lden >68dB(A)</i>	18	11	0	0	0	22	4

⁸ La cardiopathie ischémique, la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil font partie des effets nuisibles sur la santé de l'exposition au bruit dans l'environnement (suivant l'arrêté du 4 avril modifié relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement).

	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Place du Pont	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	0	0
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Place P. Pailheray	<i>Lden >68dB(A)</i>	1	0	0	0	0	5	0
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Place J. Jaurès	<i>Lden >68dB(A)</i>	90	53	0	0	0	60	13
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Quai Dauphin	<i>Lden >68dB(A)</i>	53	31	0	0	0	31	7
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	32	19	0	0			
Quai Sainte-Claire	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	31	6
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Rue Chossigny	<i>Lden >68dB(A)</i>	9	5	0	0	0	13	3
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Rond-point de l'Europe	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	21	3
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Rond-point P. Deval	<i>Lden >68dB(A)</i>	0	0	0	0	0	9	1
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	0	0	0	0			
Total ⁹	<i>Lden >68dB(A)</i>	942	553	2	3	4	900	201
	<i>Lnight >62 dB(A)</i>	304	175	4	7			

Figure n°11 : exposition de la population romanaise au bruit des infrastructures routières / Source : CEREMA, Cartes de Bruit Stratégiques du département 026 pour les réseaux routier et ferroviaires non concédés, Résumé non technique, janvier 2023, 60p.

Au total, à la lecture du tableau de l'exposition des populations, 553 logements sont répertoriés comme exposés le jour et 175 comme exposés la nuit. 3 établissements de santé et 5 établissements scolaires sont également impactés au droit de la rue Adolphe Figuet, de l'avenue du Maquis et des boulevards Marx Dormoy et Rémy Roure.

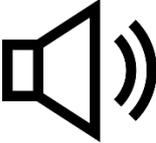
Ces 3 dernières voies routières regroupent, avec les avenues Charles Jourdan et Berthelot, des « supers zones de bruit critique » où les valeurs limites de bruit diurnes et nocturnes sont dépassées.

Ces voies structurantes du réseau viaire communal, qui supportent notamment les entrées/sorties de ville, sont bordées par de l'habitat collectif dense dont une partie est ancien voire dégradé cumulant, entre autres, des problématiques d'isolation thermique et phonique. Par exemple, l'avenue du Maquis longe tout à la fois le quartier de la Monnaie, constitué de grands collectifs des années 1960-1970, et la cité Jules-Nadi, est sortie de terre en 1928. Quant à l'avenue Berthelot, il s'agit essentiellement de petits collectifs dégradés positionnés en alignement direct sur rue.

⁹ Avenue Jean Moulin : les données relatives à l'exposition de la population ne sont pas exploitables considérant l'anomalie d'attribution gestionnaire de la voie (entre la commune de Bourg-lès-Valence et Romans-sur-Isère).

4.3. Les Points Noirs du Bruit (PNB)

Un Point Noir du Bruit ou PNB, est un bâtiment sensible, situé dans une zone de bruit critique et dont la date d'autorisation du permis de construire répond à des critères d'antériorité par rapport à la décision légale de projet de l'infrastructure :

<p>Critère acoustique</p>	<p>Un bâtiment est qualifié de point noir du bruit si $L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$ ou $L_n > 62 \text{ dB(A)}$. Cela correspond aux zones de bruits où les valeurs sont dépassées. Il suffit qu'une seule valeur soit dépassée.</p>
	
<p>Critère d'antériorité</p>	<p>Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux 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.
	

5. LA PRISE EN COMPTE DES « ZONES CALMES »

5.1. Définition de la zone calme

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 ». Ce même article dispose que les dispositions du PPBE tendent à protéger ces zones.

Le CEREMA, dans le guide « Du Calme en ville : aménager en faveur du bien-être » de 2016, assimile une zone calme à un espace de ressourcement, autorisant le repos. Les niveaux sonores y sont faibles, inférieurs à 55 dB(A), voire très faibles, inférieurs à 45 dB(A), au regard des activités humaines et des infrastructures de transport.

Les zones calmes représentent des lieux d'aération dans le tissu urbain et des espaces tampons préservant les espaces habités. Ces zones concourent au bien-être des habitants en renforçant l'attractivité et l'acceptabilité de la ville au regard de ses rythmes et ses nuisances.

5.2. L'émergence de la « zone d'apaisement »

Le guide du CEREMA, précédemment cité, rappelle que l'atteinte des niveaux sonores propres aux zones calmes peut s'avérer complexe et développe alors la notion de « zone d'apaisement ».

Cette dernière notion est définie comme « un endroit où l'activité humaine est présente mais éloignée ou protégée des infrastructures de transport ». Le niveau sonore y est modéré et compris entre 55 dB(A) et 65 dB(A).

Les interstices urbains entre deux infrastructures de transport bruyantes peuvent donc être regardés potentiellement comme des zones d'apaisement à préserver : square, places, rues piétonnes.

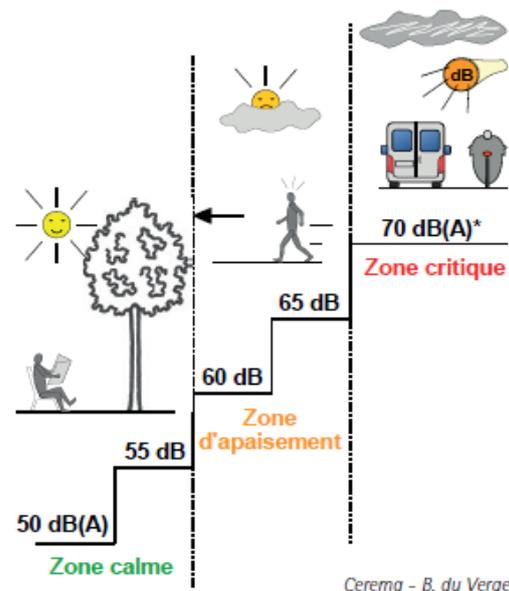


Figure n°12 : illustration des zones calmes, apaisées et critiques

Source : CEREMA, Guide « Du calme en ville : aménager en faveur du bien-être », 2016

5.3. La détermination des zones calmes de la commune

L'Observatoire Régional Harmonisé Auvergne-Rhône-Alpes des Nuisances Environnementales (ORHANE) offre une vision cartographique de l'exposition combinée au bruit et à la pollution atmosphérique des territoires.

L'utilisation de cette plateforme a permis la hiérarchisation de l'exposition du territoire communal aux nuisances sonores et l'identification des zones calmes, assimilées dans les modélisations cartographiques aux zones « très peu altérées », où le bruit correspond à des niveaux sonores inférieurs à 55 dB(A).

		Zone	Préservée ou absence de donnée	Peu altérée	Moyennement altérée	Altérée	Dégradée	Très dégradée	Hautement dégradée
Bruit	LDEN (equiv. Route)	Indice de multi-exposition (lignes directrices OMS oct 2018)	LDEN<=50 ou absence de données	50<LDEN<=55	55<LDEN<=60	60<LDEN<=65	65<LDEN<=70	70<LDEN<=75	75<LDEN
	Indicateur Bruit		1	2	3	4	5	6	7

Figure n°13 : tableau des seuils indicateur bruit

Source : ORHANE, <https://www.orhane.fr/>

Pour la production de l'indicateur bruit, la plateforme retient la cartographie du bruit routier, la cartographie du bruit ferroviaire et la cartographie du bruit aérien (toutes exprimées en *Lden*). A partir de ces trois cartes est calculé l'indicateur multi-exposition bruit (non-réglementaire) en chaque point géographique en considérant la nuance de gêne sonore entre les trois sources routières, ferroviaires et aériennes.

Le détail du calcul de l'indicateur multi-bruit est annexé au PPBE (annexe 4).

D'après les données collectées par la plateforme, il est à souligner que 81% de la population romanaise habite en zone dite « peu altérée » au bruit. 19% de romains résident donc en zone altérée. En revanche, aucune population n'est soumise à des niveaux sonores équivalents à une zone « hautement dégradée ».

Malgré plusieurs axes routiers nuisants, l'environnement sonore général de la commune peut donc être considérée comme relativement apaisé.

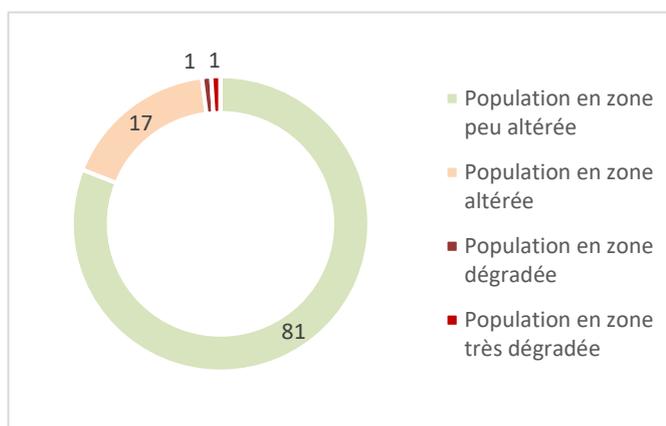


Figure n°14 : répartition de l'exposition de la population romanaise

Source : ORHANE, <https://www.orhane.fr/>

Qui plus est, des zones calmes sont accessibles aux romains, proches de l'hypercentre ou bien plus en périphérie, à l'image des parcs Saint-Romain et Edith-Piaf, des ripisylves de l'Isère (voie verte) et de la Savasse ou encore de la vaste zone Natura 2000 des Balmes au Nord.

Ces espaces sont bien identifiés comme tels, protégés et même mis en valeur (eu égard aux travaux de réaménagement achevés au Parc Saint-Romain et au Chemin de Bœufs).

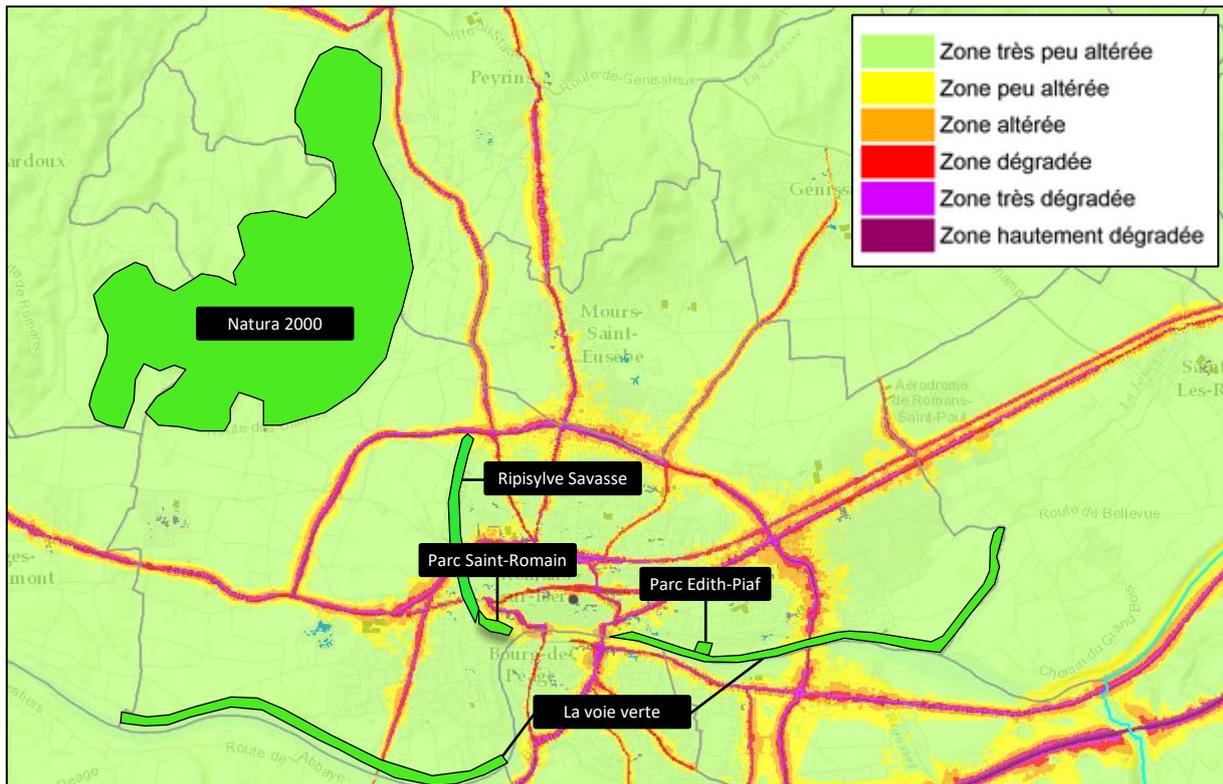


Figure n°15 : Cartographie d'exposition au bruit
 Source : ORHANE, <https://www.orhane.fr/>

📍

Le parc Saint-Romain
Parc de près de 2 hectares récemment réaménagé surplombant le centre historique.

Figure n°16 : dessin illustratif du projet parc Saint-Romain
 Source : Atelier LD, <https://www.atelierld.com/fr/atelier-ld/>

Figure n°17 : vue depuis l'entrée Ouest du Parc Saint-Romain
 Source : Ville de Romans-sur-Isère



Le parc Edith-Piaf

Parc arboré d'un hectare situé le long de la voie verte de la rivière Isère.

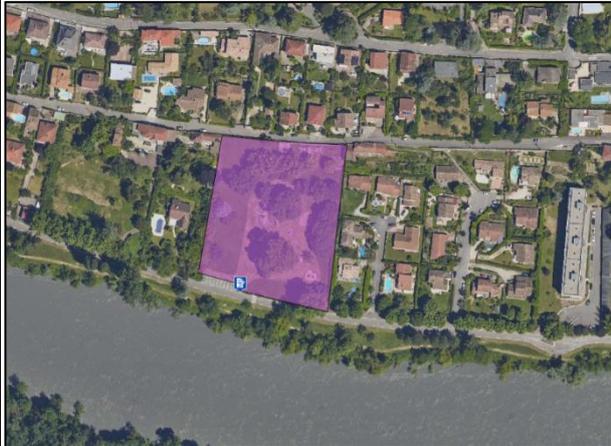


Figure n°18 : localisation du parc Edith Piaf
Source : <https://geo.valenceromansagglo.fr>



Figure n°19 : aperçu du parc Edith Piaf depuis le chemin des Bœufs
Source : Ville de Romans-sur-Isère



La voie verte – V63

Linéaire cyclable le long de la rivière Isère et de sa ripisylve, véritable lieu de promenade et de quiétude



Figure n°20 : aperçu de la voie verte
Source : <https://www.af3v.org>



Figure n°21 : image d'illustration du projet Chemin des Bœufs
Source : Ville de Romans-sur-Isère



Site Natura 2000 – Sables de l'Herbasse et des Balmes de l'Isère

Site de conservation pour la préservation d'habitats et d'espèces (1067 hectares sur 6 communes dont Romans-sur-Isère).



Figure 22 : zone agricole des Balmes
Source : SCHS



Figure 23 : chemin de Grande Randonnée (GR 422) menant
au site de Combe Barnière
Source : SCHS



La ripisylve du ruisseau Savasse

Affluent de l'Isère propice à la promenade et à la tranquillité (zone agricole Nord, étangs de Chaleyre, jardin de la Martinette)



Figure 24 : à la croisée de la Martinette et de la Savasse
Source : SCHS



Figure 25 : étangs de Chaleyre
Source : SCHS

6. BILAN DES ACTIONS ENTREPRISES SUR LES DIX DERNIERES ANNEES POUR PREVENIR OU REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Pour diminuer les nuisances, trois types d'actions peuvent être mises en œuvre : réduction du bruit à la source, limitation de la propagation du bruit et isolation des logements du bruit. Les documents de planification stratégique et réglementaire, ont bien identifié le bruit routier comme une nuisance réelle à l'échelle du territoire et comme un risque pesant sur son attractivité.

Les enjeux de mobilité sont réaffirmés avec l'objectif de préserver la qualité de vie du territoire. Les efforts ont principalement porté sur le volet préventif, celui de réduire le bruit à sa source, en s'attachant notamment à apaiser le trafic automobile et à promouvoir des modes de déplacements alternatifs.

6.1. Planification stratégique et réglementaire

L'organisation spatiale du territoire a consacré l'usage de la voiture individuelle. Or, l'intensité des déplacements motorisés entraîne de nombreuses nuisances sur la population. Le bruit des infrastructures routières, contraire à la préservation de la qualité de vie et de l'attractivité du territoire, est clairement identifié dans les diagnostics des documents de planification réglementaire.

Projet/Moyen/Mode d'intervention	Maître d'ouvrage	Année	Résultats/Impacts/Détails
Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) du Grand Rovaltain → SCOT en cours de révision [octobre 2022]	Syndicat mixte du SCOT	2017	<p><u>Etat Initial de l'Environnement</u> : la thématique « bruit » est abordée dans une sous-partie entière (partie 3.5 « <i>Le bruit des infrastructures routières ferroviaires</i> », pages 163 à 170) et relève les enjeux suivants pour le territoire : « <i>Mieux appréhender l'exposition des populations au bruit</i> », « <i>Maîtriser l'urbanisation dans les espaces soumis aux nuisances sonores</i> », « <i>Prendre en compte le bruit dans les opérations d'aménagement</i> » et « <i>Intégrer la démarche d'évaluation des impacts sanitaires des projets structurants d'aménagement du territoire</i> ».</p> <p><u>Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD)</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1.5. « <i>Créer les conditions d'une mobilité efficace pour tout le territoire</i> » : volonté de promouvoir l'essor de l'usage des transports collectifs et des modes alternatifs à la voiture individuelle (optimiser l'usage de l'automobile, conforter et développer en priorité le réseau de transports collectifs, promouvoir les modes actifs de déplacements) ; - 2.4. « <i>Limiter l'exposition des populations aux risques et nuisances</i> » : orientation vers l'amélioration de la protection des populations contre le bruit en éloignant l'habitat neuf des axes générateurs de nuisances et en encourageant l'installation de dispositifs de protection des populations en réhabilitation.

			<p><u>Document d’Orientation et d’Objectifs (DOO)</u> : la partie 2.5.5. « <i>Bruit et pollutions atmosphériques</i> » fixe notamment comme objectifs du SCOT la réduction du trafic en durée et en distance ou le développement de modes alternatifs à la voiture.</p>
Plan Local d’Urbanisme (PLU)	Ville de Romans-sur-Isère	2023	<p><u>Etat initial de l’environnement</u> : la partie 5.4 « les nuisances sonores » rappelle les impacts sur la santé du bruit et fait mention du PPBE 3^{ème} échéance de la commune.</p> <p><u>Projet d’Aménagement et de Développement Durables (PADD)</u> :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Axe 3 « Garantir un cadre de vie de qualité et le bien être des habitants notamment en préservant les qualités environnementales de la commune » : avec l’objectif de limiter l’exposition des populations aux nuisances (« <i>La prise en compte du bruit et de la pollution générée par les infrastructures de transport est essentielle</i> ») en visant notamment à limiter le trafic en centre-ville et en développant les modes alternatifs. - Axe 4 : Assurer une mobilité performante et durable, au service de l’attractivité et de la qualité de vie : avec l’objectif d’apaiser la circulation en centre-ville et notamment à l’intérieur du « ring » en abaissant les vitesses et en libérant des espaces pour les autres modes de déplacement. <p><u>Classement sonore des infrastructures de transport terrestre</u> : l’arrêté préfectoral de la Drôme afférant (n° 2014324_0013, Annexe n°5) et la cartographie associée sont annexés au PLU.</p> <p>Tout bâtiment à construire dans un secteur affecté par le bruit doit respecter un isolement acoustique minimal (conformément à l’article R571-43 du Code de l’Environnement).</p>
Plan de Déplacements Urbains (PDU)	Valence Romans Déplacements (VRD) aujourd’hui Valence Romans Mobilités (VRM)	2016	<p><u>Diagnostic environnemental</u> : la nuisance « bruit » est bien identifiée : « <i>Les routes et les voies ferrées représentent un potentiel important de nuisances sonores, si les trafics, les types d’infrastructures ou l’urbanisation à proximité sont mal maîtrisés</i> », ajoutant « <i>Sur le territoire de Valence-Romans Déplacements, un peu plus de 1500 personnes sont exposées à un niveau sonore supérieur aux limites le long des voies communales</i> ».</p> <p><u>Ambitions</u> : la protection de l’environnement et l’amélioration du cadre de vie sont affirmées dans le document. Il est souligné que « <i>l’usage prépondérant de la voiture participe en effet à la dégradation du cadre de vie mais également à la dégradation de la qualité de l’air et de l’environnement sonore</i> ».</p> <p><u>Le plan d’actions</u> : 53 actions réparties dans 9 thématiques toutes accompagnées d’une évaluation sur différents impacts environnementaux définies (dont le bruit).</p>



Figure n°26 : SCOT Grand Rovaltain
Source : <https://www.grandrovaltain.fr/#>

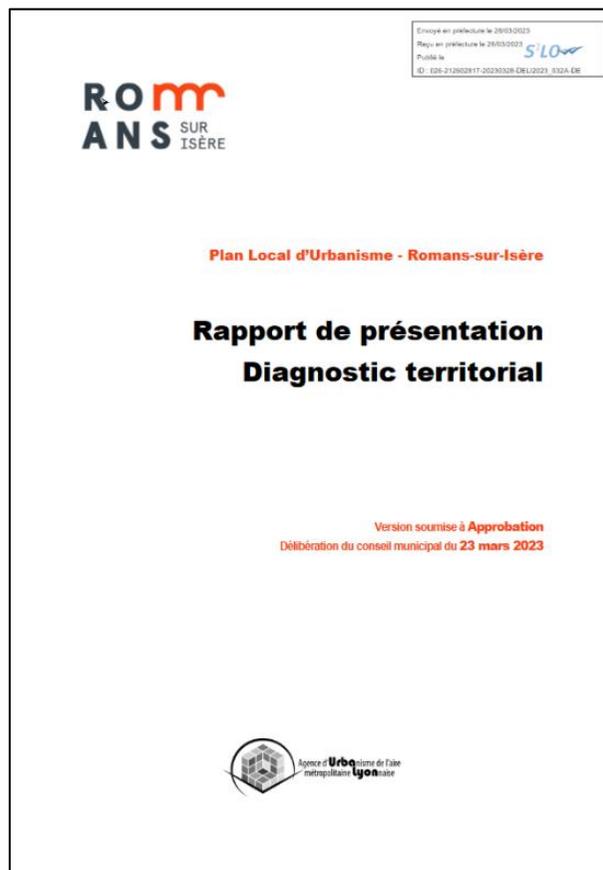


Figure n°27 : PLU de Romans-sur-Isère
Source : <https://www.ville-romans.fr/>



Figure n°28 : PDU de VRM
Source : <https://www.valenceromansmobilites.fr/>

6.2. Aménagements urbains et viaires

En vertu de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles dite MAPTAM de 2014 et en cohérence avec les orientations définies dans les documents de planification réglementaire, les nouvelles opérations d'aménagement de l'espace public favorisent un partage plus équilibré de la voirie entre les différents usagers. Plusieurs aménagements urbains du centre-ville, composants du programme « GAR'IS », concourent ainsi à l'apaisement des usages de la voie publique et au développement des mobilités douces, conditions de la réduction des nuisances sonores des infrastructures.

Projet/Moyen/Mode d'intervention	Maître d'ouvrage	Année	Résultats/Impacts/Détails
Piétonnisation des quatre places du centre historique : Maurice Faure, Herbes, Perrot de Verdun et Pont	Ville de Romans-sur-Isère	2016	<u>Réfection des surfaces</u> avec des matériaux qualitatifs (béton désactivé, pavés) et végétalisation des abords.
Aménagement de la Place Jean Jaurès (Nord)	Ville de Romans-sur-Isère	2018	<u>Elargissement des trottoirs</u> afin de faciliter le cheminement piétons sur l'axe Est-Ouest. La voirie est désormais partagée avec une voie cyclable.
Aménagement du PN19	Ville de Romans-sur-Isère	2018	<u>Facilitation des cheminements piétons et cyclistes</u> sur cette voie de passage de la voie ferrée reliant le Nord du centre-ville.
Aménagement de la Place du Champ-de-Mars – Parc du Champ de Mars	Ville de Romans-sur-Isère	2019	<u>Création d'un parc urbain ouvert</u> offrant une zone de rencontre apaisée mais aussi une véritable liaison pour les mobilités douces et actives (notamment les piétons) entre le plateau romanais et le centre historique.
Aménagement du cours Pierre Didier	Ville de Romans-sur-Isère	2022	<u>Elargissement des trottoirs Nord et Sud et création de voies cyclables</u> sur voirie. Le rond-point Paul Deval, qui permettait le stationnement en son centre, a laissé place à un espace végétalisé (partie Sud-Ouest).
Extension de la zone 30 centre-ville	Ville de Romans-sur-Isère	2023	<u>La zone 30 du centre-ville</u> , initialement concentrée à l'intérieur du ring romanais (soit le centre historique), a été étendu à une partie du plateau romanais.
Développement de zones de rencontre	Ville de Romans-sur-Isère	2023	<u>Zone limitée à 20 km/h</u> où les piétons ont la priorité sur les autres modes de déplacements et ont la possibilité de déambuler à même la voirie. La Place Zamenhof ou la rue Jullien de la Drôme sont passées en zone 20.
Aménagement de la Place du Chapitre	Ville de Romans-sur-Isère	2024	<u>Sécurisation et apaisement</u> vis-à-vis de l'automobile des accès à l'école Saint-Just par la piétonnisation de la rue et la création de 800 m ² d'espaces verts.



Figure n°29 : le cours Jean Jaurès avant travaux de voirie avec deux voies de circulation réservées aux automobiles (Source : Le Dauphiné-Libéré)



Figure n°30 : le cours Jean Jaurès aujourd'hui avec une seule voie réservée au trafic automobile et un agrandissement des trottoirs pour les piétons (Source : Le Dauphiné-Libéré)

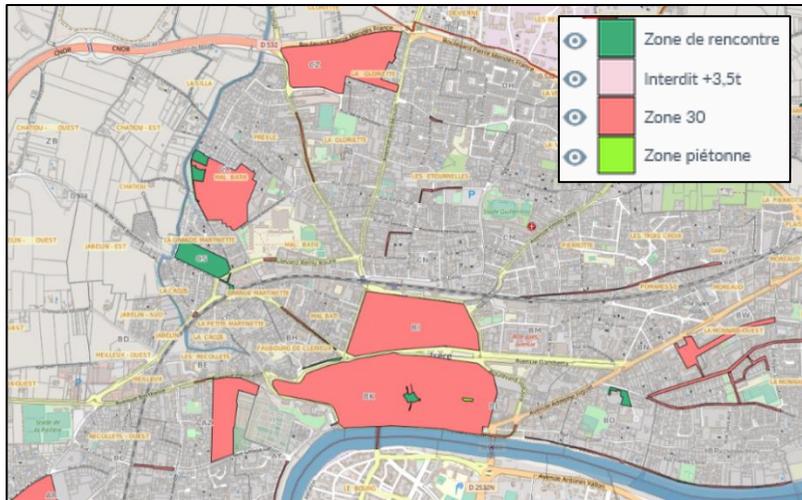


Figure n°31 : carte des zones 30 et zones de rencontre (source : geo.valenceromansagglo)



Figure n°32 : la Place du Chapitre aujourd'hui (Source : SCHS)

6.3. Transports collectifs et modes doux

L'attraction et la fidélisation de nouveaux usagers vers les transports en commun dépend de la fiabilité des temps de parcours et de la gestion efficace des ruptures de charges. Les modes actifs, dont le vélo et la marche, doivent prendre plus de place dans la chaîne de déplacement.

Pour ce faire, plusieurs actions concourent à rendre plus agréables et sécurisants ces modes émergents.

Projet/Moyen/Mode d'intervention	Maître d'ouvrage	Année	Résultats/Impacts/Détails
Réseau de bus Citéa	Valence Romans Mobilités	2018	<u>Le réseau de transport en commun Citéa a été restructuré</u> autour de 11 lignes régulières, dont la liaison Inter-Citéa entre Valence et Romans-sur-Isère, et 9 lignes de transport à la demande (service Résa+).
Intermodalité	Ville de Romans-sur-Isère & Valence Romans Mobilités	2023	<u>Création de parc-relais tous modes</u> en entrée de ville, P+R Paillère et Chapus, afin d'encourager le report modal vers les transports en commun ou modes doux. <u>Création d'un pôle multimodal</u> à la gare permettant de rassembler sur un seul site : la gare SNCF, l'agence Valence Romans Mobilité, les boxes vélos, la gare routière, les stations de vélos en libre-service <i>Libélo</i> et les voies/arrêts de bus des lignes locales <i>Citéa</i> .
Développement de la ville cyclable et "marchable"	Valence Romans Mobilités Ville de Romans-sur-Isère	2017 à 2023	<u>Charte des aménagements cyclables et piétons</u> : ensemble de principes généraux et particuliers afin de fournir un cadre aux collectivités locales de l'agglomération qui décident des caractéristiques des aménagements cyclables et piétons. <u>Plan Vélo Romans</u> : recensement de 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 sur le territoire. <u>Plan piétons</u> : développement d'aménagement en faveur du piéton visant à améliorer la qualité, l'agrément et le confort des cheminements. Le centre historique est particulièrement propice à la déambulation piétonne.



Figure n°33 : plan piétons (source : Ville de Romans-sur-Isère)

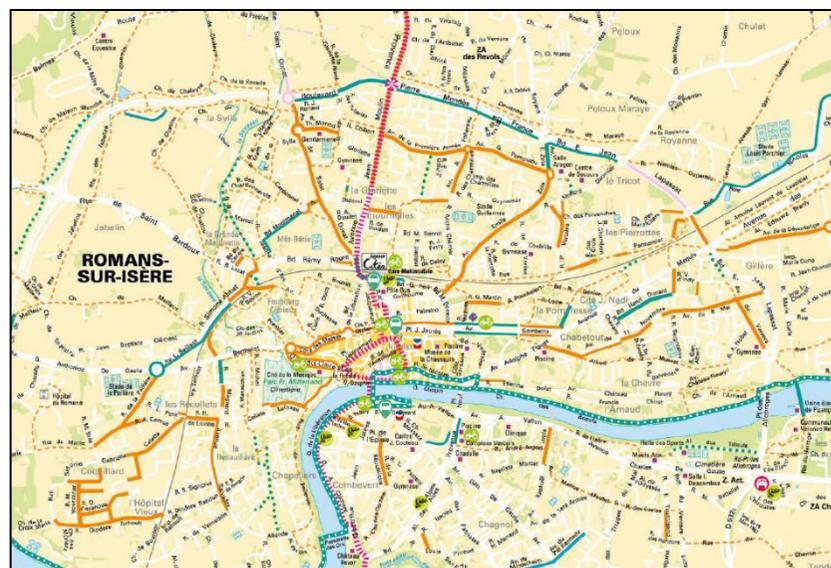


Figure n°34 : extrait du plan cyclable de Romans-sur-Isère (source : VRM)



Figure n°35 : P+R Paillière (source : SCHS)



Figure n°36 : gare multimodale (source : SCHS)

6.4. Management de la mobilité

Le management de la mobilité tend à agir directement sur les habitudes et comportements de déplacement des habitants. Une politique de management de la mobilité efficace requiert la mise en place simultanée d'actions incitatives, innovantes et communicatives.

L'objectif est de mener à des pratiques d'écomobilité, parmi elles le covoiturage qui monte en puissance ces dernières années.

Projet/Moyen/Mode d'intervention	Maître d'ouvrage	Année	Résultats/Impacts/Détails
Promotion du covoiturage et de l'autopartage	Valence Romans Mobilités	2022 2017	Le territoire de VRM répertorie 28 aires de covoiturages gratuites et propose aux usagers l'utilisation de l'application <u>Klaxit</u> (utilisation de l'application subventionnée). Chaque nouveau conducteur reçoit 25€ pour son premier trajet et 75€ pour son dixième. Concrètement, les passagers voyagent gratuitement quand les conducteurs sont rémunérés de 1,5 à 3€ en fonction du trajet et du nombre de personnes transportées. <u>CITIZ, la voiture en libre-service</u> : voiture disponible en libre-service de manière occasionnelle, à l'heure, à la journée ou plus. 2 véhicules CITIZ sont disponibles Place Carnot, sur le parvis de la Gare multimodale, et avenue Gambetta à Romans-sur-Isère.
Sensibilisation du public	Ville de Romans-sur-Isère Département de la Drôme Association « A pinces et à Vélo » Région Auvergne Rhône-Alpes	Depuis 2001 Depuis 2011	<u>Fête du vélo et semaine de la mobilité</u> : visites à vélo du patrimoine local, braderies cycles, spectacles deux roues, forum sur les aménagements cyclables... <u>Le challenge mobilité</u> propose chaque année aux établissements d'organiser, en interne et le temps d'une journée, un défi collectif sur le thème de la mobilité. La Ville de Romans-sur-Isère y participe. Il s'agit d'un évènement ludique et familial permettant de découvrir et tester sur les trajets domicile/travail, les solutions alternatives à la voiture individuelle.
Participation employeur aux mobilités durables	Ville de Romans-sur-Isère	2024	<u>Forfait Mobilités Durables (FMD) à destination des agents Ville</u> : remboursement de tout ou partie des frais engagés par un agent au titre des déplacements réalisés entre sa résidence habituelle et son lieu de travail pour les personnes utilisant un vélo, pratiquant le covoiturage ou encore utilisant des services de mobilité partagée. Ce forfait est cumulable avec la prise en charge par l'employeur, désormais à hauteur de 75%, des frais d'abonnement à une offre de transport en commun.



Figure n°37 : promotion de l'application Klaxit (source : VRM)



Figure n°38 : challenge mobilité ! (Source : région AURA)

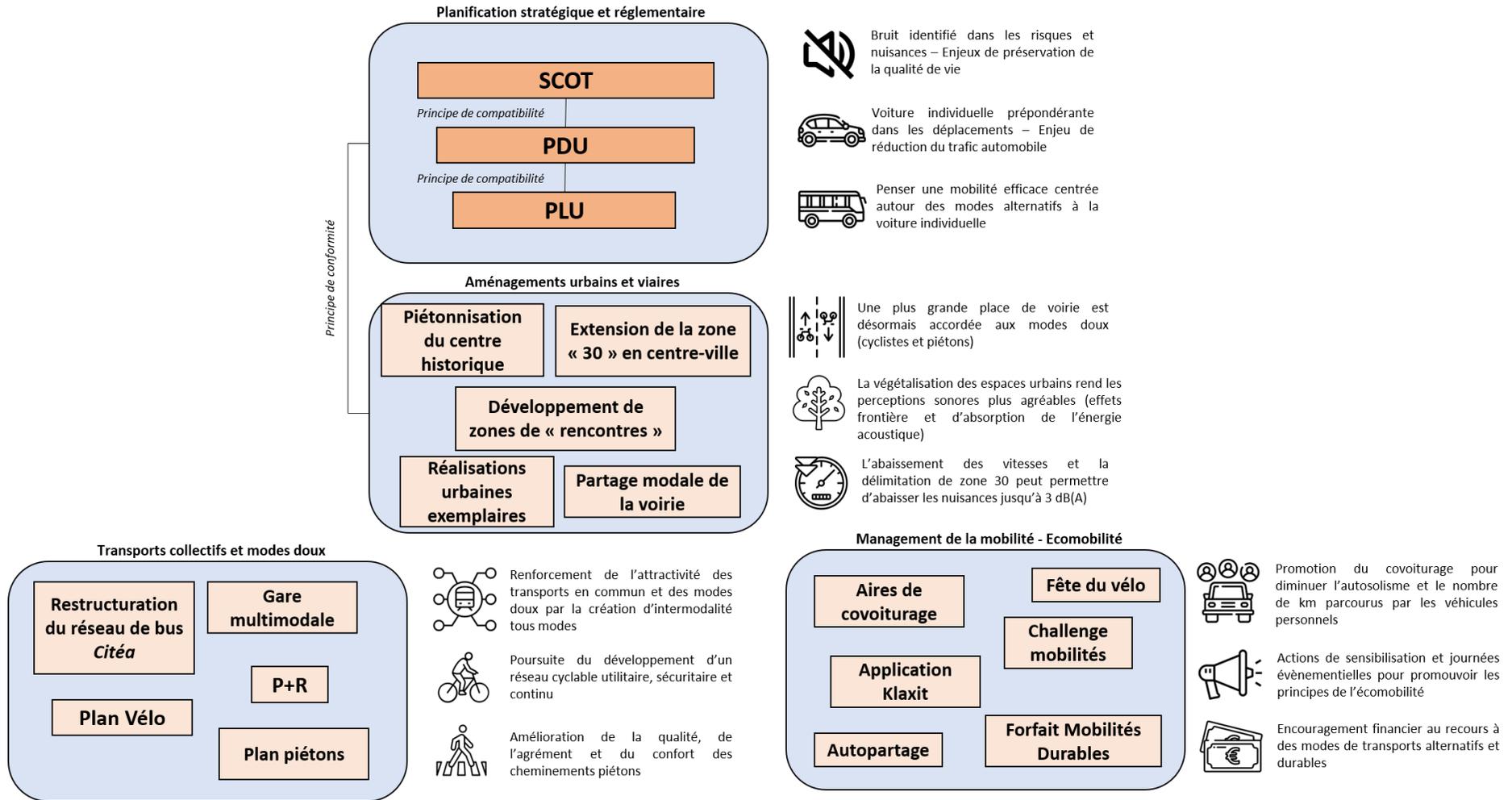


Figure n°39 : Citiz place Carnot (source : SCHS)



Figure n°40 : Citiz avenue Gambetta (source : SCHS)

6.5. Synthèse des actions engagées



7. PROGRAMME D' ACTIONS DE PREVENTION ET DE REDUCTION DES NUISANCES SONORES POUR LES CINQ ANNEES A VENIR

7.1. Un urbanisme favorable à la santé et à la réduction des nuisances sonores

7.1.1. La révision du PLU : promouvoir une mobilité performante et durable

Le projet d'aménagement et de développement durables (PADD) du PLU, révisé en 2023, fait de la mobilité l'un des quatre grands enjeux de l'aménagement du territoire communal à l'échelle 5-10 ans (Axe 4. Assurer une mobilité performante et durable au service de l'attractivité et de la qualité de vie). L'apaisement du trafic en centre urbain doit concourir à diminuer les nuisances, notamment sonores.

L'amélioration de la connexion des axes entrants à la rocade CNOR, comme celle prévue avenue des Allobroges, doit permettre une plus grande perméabilité aux modes doux et une fluidification du trafic à l'approche du centre-ville.

Les pénétrantes, comme les voies bruyantes avenues Jean Moulin ou Gabriel Péri et les axes desservant le centre urbain habité des zones périphériques économiques devront être requalifiées en intégrant tous les modes de déplacements, au premier rang desquels les modes doux.

Enfin, l'offre de transport en commun devra être densifiée pour assurer une desserte adaptée de tous les quartiers communaux et perfectionnée sur les axes majeurs avec l'éventualité de création de voies en sites propres (avenues des Allobroges, Gambetta, Berthelot, Geneviève De Gaulle Anthoinz et côte des Masses,).

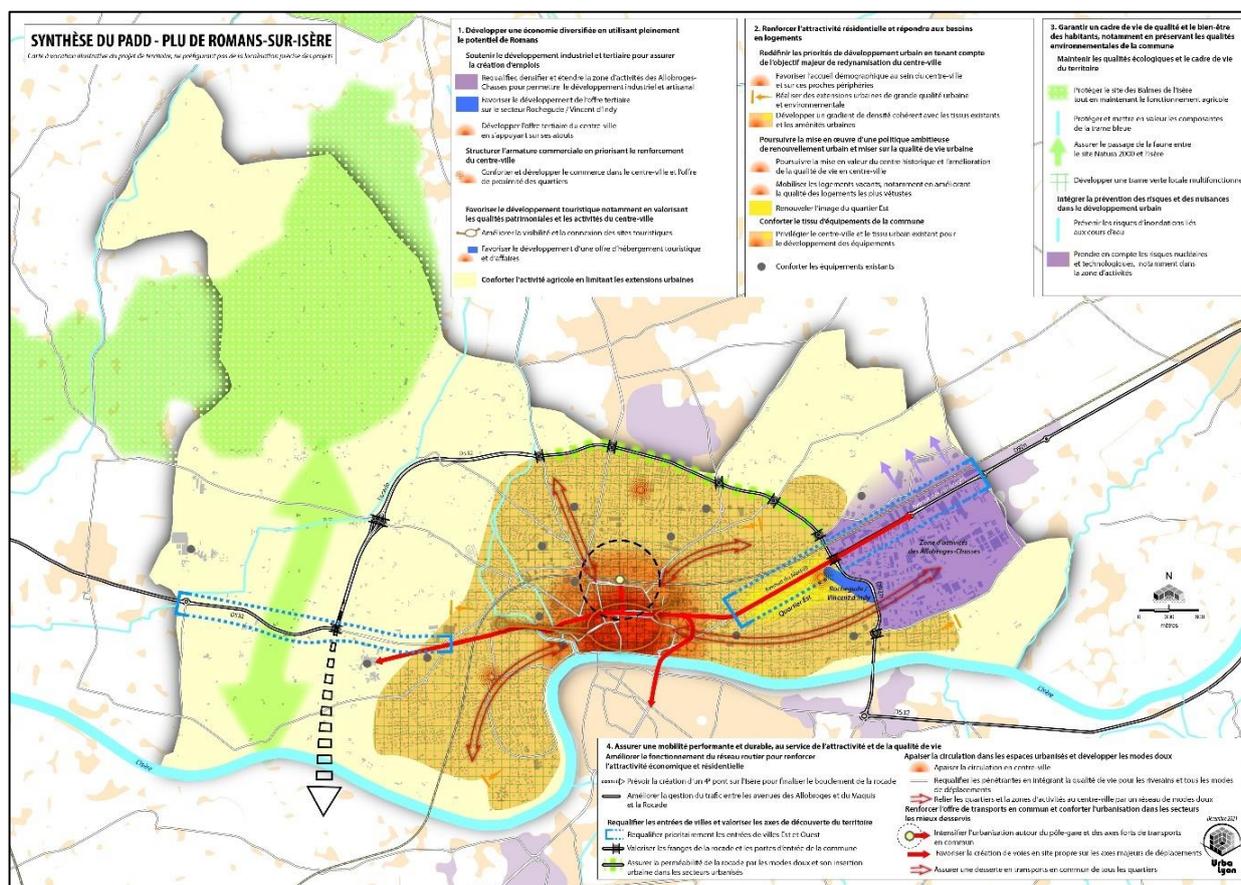


Figure n°41 : Synthèse du PADD (Source : PLU de Romans-sur-Isère, 2023)

7.1.2. Les grandes opérations d'aménagement Savasse et Jaurès : ramener du calme en centre-ville

Le grand projet urbain GAR'IS, qui s'étend de la gare à l'Isère, ambitionne de redynamiser le centre-ville en le rendant notamment plus agréable à vivre. L'atteinte de cet objectif renvoie inévitablement à la notion d'Urbanisme Favorable à la Santé (UFS), démarche consistant à orienter les choix d'aménagement de façon à minimiser l'exposition des habitants à des facteurs de risques (et à maximiser l'exposition à des facteurs de protection).

Les aménagements à venir sur les secteurs de la Savasse et de la Place Jean Jaurès vont en ce sens, tendant à agir favorablement sur plusieurs déterminants de santé (comme la préservation de la biodiversité, la réduction des températures, la favorisation des interactions sociales...) dont l'environnement sonore.

Situés dans des environnements initialement bruyants (voir partie diagnostic) liés à la présence d'infrastructures routières majeures, ces espaces sont voués à devenir plus calmes par une priorisation des modes de déplacement doux et par une végétalisation assumée.

Le « *Guide ISADORA, une démarche d'accompagnement à l'intégration de la santé dans les opérations d'aménagement urbain* »¹⁰ rappelle bien que les espaces verts et bleus influent sur la perception du bruit. Ils réduisent les niveaux d'exposition, par effet d'éloignement de la source ou en constituant une barrière acoustique, et ils atténuent la réponse au stress engendrée par cette exposition. D'autre part, les sons considérés comme naturels (oiseaux, eau) ont le potentiel de masquer la pollution sonore.

Aménagement de la vallée de la Savasse

La Place de la Presle et le Quai Sainte-Claire seront débitumés pour laisser place à la rivière Savasse qui coulera alors à ciel ouvert. Celle-ci sera bordée de 5 000 m² de berges paysagères. L'installation de deux passerelles piétonnes enjambant le cours d'eau permettra de renforcer les liaisons douces entre l'Ouest et l'Est de la ville.



Figure n°42 : illustration d'ensemble du projet de découverte de la Savasse
Source : Atelier LD – Ville de Romans-sur-Isère



Figure n°43 : illustration du projet de découverte de la Savasse vue depuis le bas de la Côte des Chapeliers
Source : Atelier LD – Ville de Romans-sur-Isère

¹⁰ *Guide ISADORA*, sous la direction de l'EHESP, mars 2020, 355p.

Le projet Jean Jaurès : de la nature en cœur de ville

Le vaste parking Jean Jaurès sera transformé en un véritable poumon vert avec la création de 9 500m² d'espaces verts et 2,6 hectares d'espaces publics pour 350 arbres, 4 500 arbustes et 16 000 vivaces et graminées.



Figure n°44 : plan guide du projet Jaurès

Source : Ville de Romans-sur-Isère

7.2. L'amélioration du fonctionnement de la rocade pour diminuer le trafic de transit et d'échange vers le centre-ville

7.2.1. Le prolongement de la rocade à l'Ouest avec le projet de 4^{ème} pont sur l'Isère

En 2022, le département de la Drôme a pris la maîtrise d'ouvrage de ce projet inscrit depuis 2017 comme une priorité dans le SCOT du Grand Rovaltain. Le projet en est à la phase d'étude qui devrait durer jusqu'à 2026 avant que ne s'ouvre la phase plus opérationnelle.

L'étude d'opportunité relative aux franchissements du Rhône et de l'Isère sur le territoire du Grand Rovaltain, publiée en 2017 par le Syndicat Mixte du SCOT Drôme Ardèche, démontrait que la mise en service d'un 4^{ème} pont sur l'Isère permettrait une baisse substantielle du trafic vers le centre-ville (empruntant l'un des trois ponts actuels).

Les projections de trafic avec le projet de 4^{ème} pont font état d'une diminution du trafic automobile de l'ordre de 4 % pour le Pont Neuf et 16 % pour le Pont Vieux à l'horizon 2040.

	Trafic JOB					
	2040 sans projet	2040 avec projet	Evol	2015 sans projet	2040 avec projet	Evol
Pont des Allobroges	26 100	22 600	-13%	25 000	22 600	-10%
Pont Neuf	21 600	19 300	-11%	20 200	19 300	-4%
Pont Vieux	16 800	12 800	-24%	15 300	12 800	-16%
Pont Chateauneuf-Beaumont	10 000	7 500	-25%	8 300	7 500	-10%
4 ^{ème} pont de Romans	0	15 500		0	15 500	
Total	74 500	77 700	4%	68 800	77 700	13%

Figure n°45 : impact sur le trafic du projet de mise en service du 4^{ème} pont sur l'Isère à Romans-sur-Isère

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

7.2.2. La requalification du giratoire des Allobroges

Les travaux de requalification de l'avenue des Allobroges et de son giratoire ont débuté au premier trimestre 2024 et s'achèveront en 2025. Nœud de communication important avec près de 20 000 véhicules/jour, les nouveaux aménagements doivent permettre de fluidifier le trafic en direction du centre-ville de Romans-sur-Isère (desserte de l'avenue du Maquis) et encourager à terme le report modal des pendulaires de l'axe Saint-Paul-les-Romans/Romans-sur-Isère vers les modes doux.

Pour ce faire, les contre-allées Lavoisier et Branly situées de part et d'autre de l'avenue bénéficieront d'une piste cyclable unidirectionnelle et de la reprise du cheminement piéton. La continuité des modes doux en direction du centre-ville romanais devrait être inscrite dans le prochain plan de voirie. Toujours est-il que l'aménagement cyclable de l'avenue du Maquis, en continuité du carrefour des Allobroges, est bien en projet selon le Schéma Directeur des Aménagements Cyclables (SDAC) de la Ville.



Figure n°46 : requalification du carrefour des Allobroges et des contre-allées Lavoisier et Branly
Source : Valence Romans Agglo

7.3. Favoriser l'usage du vélo dans les déplacements

7.3.1. Poursuivre la mise en continuité du réseau cyclable intra-urbains

La commune est dotée depuis 2001 d'un Schéma Directeur Cyclable, récemment mis à jour (janvier 2020). Document de programmation et de planification, il promeut l'usage du vélo sur le long terme et s'attache à garantir des aménagements cyclables continus, sécurisés et homogènes.

Le maillage des aménagements cyclables romanais jouit d'une bonne densité à l'échelle des quartiers utile aux mobilités de desserte, sur des distances courtes. A contrario, les interconnexions cyclables entre quartiers sont plus rares. La place du vélo est également absente des principales radiales pénétrantes.

Le SDAC romanais mis à jour a bien identifié ces enjeux. Il est ainsi prévu à terme la création d'aménagements cyclables sur les artères principales desservant le centre-ville, notamment celles identifiées comme les plus bruyantes dans le diagnostic : avenue Geneviève Anthonioz de Gaulle, avenue du Maquis, boulevard Gabriel Péri et Marx Dormoy.

Romans-sur-Isère compte sur son territoire près de 30 kilomètres d'aménagements cyclables et plus d'une dizaine de kilomètres en cours de réalisation ou en projet (projet de découverte de la Savasse, aménagement de la Place Jean Jaurès).

Le Plan des aménagements cyclables est visualisable sur le site internet de la Ville.

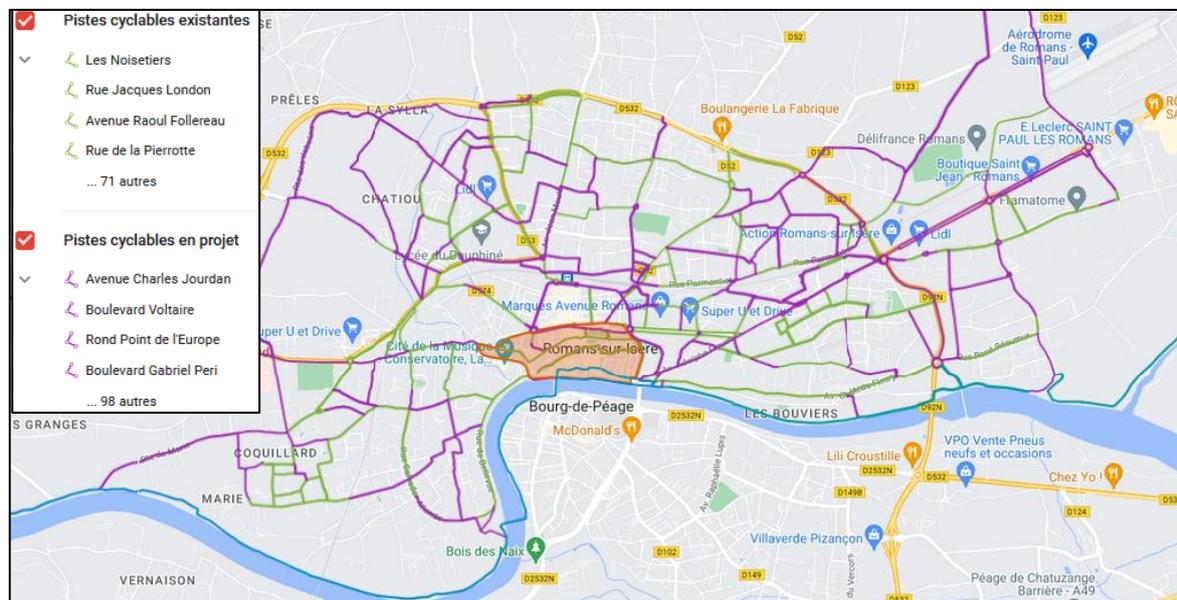


Figure n°47 : plan des aménagements cyclables
Source : www.ville-romans.fr

Ces ambitions pour le développement des mobilités douces en ville, et notamment du vélo, sont réaffirmées dans le nouveau PLU, approuvé le 23 mars 2023, au travers de l'Opération d'Aménagement et de Programmation (OAP¹¹) thématique « Vélo et aménagement de voiries » et sectorielle « Figuet ».

L'OAP thématique fait du confortement des radiales « quartier Est-centre-ville », « hôpital-centre-ville », « centre-ville-Mours-Saint-Eusèbe » et « centre-ville-Génissieux » un axe de développement prioritaire pour le réseau cyclable. Au-delà de sécuriser le parcours cycliste de ces itinéraires très empruntés, l'objectif est aussi de les rendre plus confortables en travaillant la largeur de voirie ou la végétalisation des cheminements. Une fois réalisés, les différents maillages de quartier pourront se greffer à ces axes permettant alors la connexion Est-Ouest et Nord-Sud du territoire à vélo.

L'OAP « Figuet » illustre à l'échelle d'une avenue les aspirations de la collectivité pour les mobilités douces : requalification des profils de voirie et abords avec l'implantation d'un plateau apaisé par exemple, création de cheminements doux connexes pour lier le Nord au Sud (Voie Verte au plateau), parcours arborés avec dégagements de vue sur le Vercors.

¹¹ Composante du PLU, les OAP visent à définir des intentions et orientations d'aménagement qualitatives qui peuvent être sectorielles (porter sur un secteur ou quartier donné) ou thématiques (porter sur un enjeu spécifique). Les OAP contribuent à la déclinaison opérationnelle du projet de la collectivité.



Figure n°48 : schéma de principe OAP « Fiquet »
Source : PLU de Romans-sur-Isère, OAP, 23 mars 2023

7.3.2. ... et le connecter au réseau interurbain

Pour véritablement influencer les pratiques de déplacements des habitants, le réseau cyclable interne doit être connecté au réseau départemental (voie verte Isère, V63) et au réseau de VRM (le territoire couvert par Valence Romans Mobilité est doté depuis 2011 d'un Schéma Directeur Cyclable), voué à se densifier.

La continuité de la Voie Verte dans sa traversée du centre-ville est désormais complètement assurée depuis le réaménagement du chemin des Bœufs (juin 2024). Le projet a fait place nette aux cyclistes qui disposent à présent d'une vélo-rue à double sens avec abaissement de la vitesse automobile (20 ou 30 km/h suivant les tronçons).

Le réseau cyclable interurbain va se développer à l'horizon 2026 avec le projet « Cycléo », porté par VRM. A terme, 16 itinéraires cyclistes sécurisés (200 kilomètres au total) permettront de relier 28 communes de l'agglomération.

Valence et Romans-sur-Isère seront au cœur de ce nouveau maillage et connectées entre elles au travers de la Ligne o1. La cité de Jacquemart sera la destination de 5 itinéraires directs avec les communes de son aire périurbaine :

- Ligne o10 : Romans-sur-Isère – Granges-lès-Beaumont ;
- Ligne o11 : Romans-sur-Isère – Peyrins ;
- Ligne o12 : Romans-sur-Isère – Génissieux ;
- Ligne o13 : Romans-sur-Isère – Saint-Paul-lès-Romans ;
- Ligne o14 : Bourg-de-Péage – Chatuzange-le-Goubet.

Des travaux ont d’ores et déjà été réalisés sur certains tronçons, à l’image du réaménagement du cours Pierre Didier (piste cyclable au Sud, bande cyclable au Nord), quand d’autres sont en cours comme sur le giratoire n°2 (voir partie 1.2.2). Ces portions de voirie reconfigurées sont intégrées au tracé de l’itinéraire o13 – « Romans-sur-Isère – Saint-Paul-lès-Romans ».

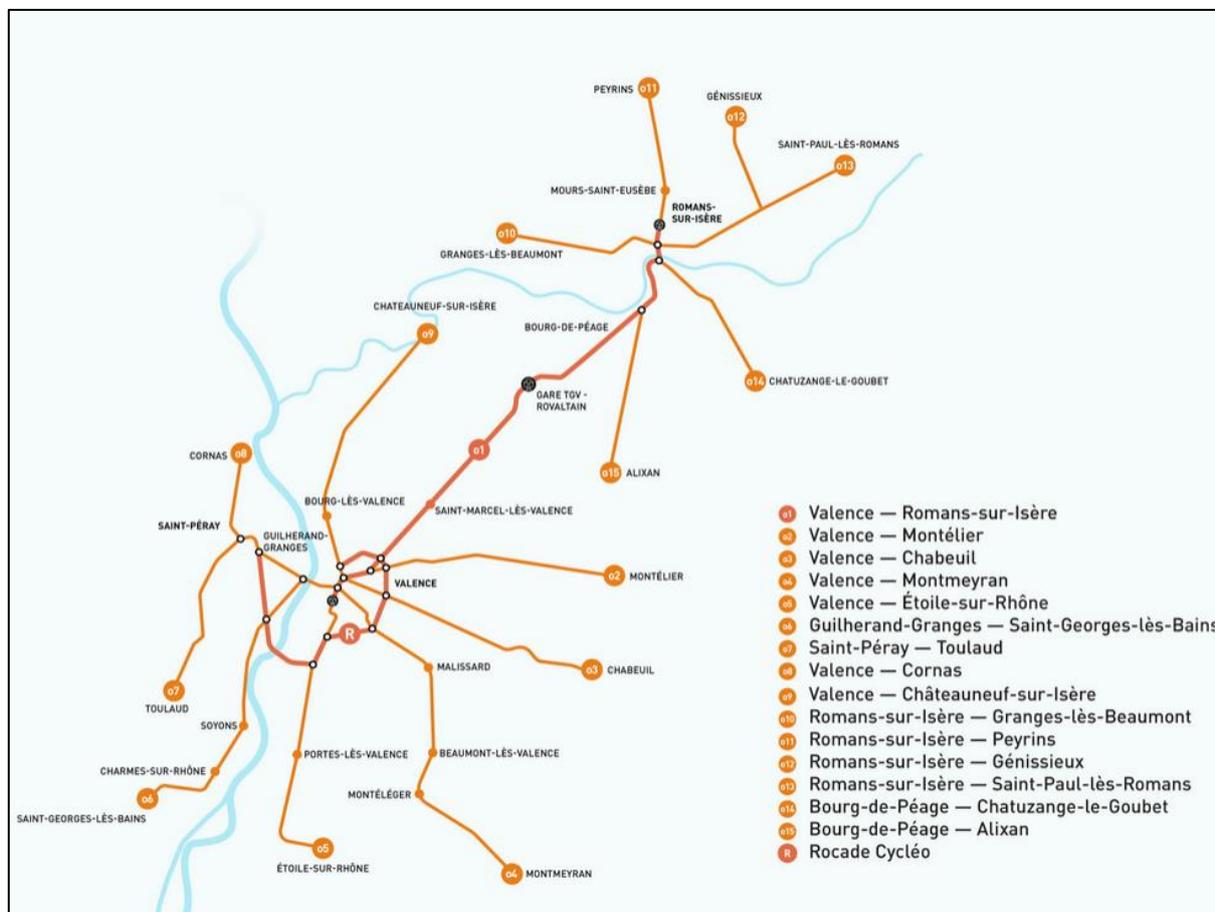


Figure n°49 : plan du réseau Cycléo

Source : www.cycleo-valenceromansmobilites.fr

7.4. Renforcer l’attractivité des transports en commun

7.4.1. La densification du réseau Citéa

Le réseau *Citéa* secteur de Romans-sur-Isère est composé de 11 lignes locales, dont la ligne essentielle « Romans-La Gloriette > Saint-Paul-lès-Romans » et de l’*Intercitéa* reliant la ville à Valence. A partir du 02 septembre 2024, cette offre va évoluer afin d’offrir plus de solutions de déplacements en transports collectifs.

La fréquence de la ligne essentielle sera renforcée avec un bus toutes les 20 minutes. Cette ligne sera complétée par la ligne 60 qui proposera une nouvelle connexion directe entre Romans Est et l’hôpital. De plus, trois nouvelles lignes verront le jour : la ligne 64 « Romans-Collège Debussy > Romans-Royanne », la ligne 65 « Romans-Gare > Châteauneuf – Portes du Vercors » et la ligne 70 « Chatillon > Romans ».

Le lien en transport en commun entre Valence et Romans-sur-Isère sera doublé via la nouvelle ligne directe *InterCitéa*, ne proposant que 2 arrêts à Bourg-de-Péage et au Pôle Bus Valence, pour un temps de trajet optimisé (35 minutes).

Au total le réseau kilométrique de lignes de bus connaîtra sur le secteur une augmentation de 14,2 % par rapport à 2023. A l'échelle de l'agglomération Valence-Romans, VRM espère une augmentation de 20 % des voyages en transports en commun à l'horizon 2030.

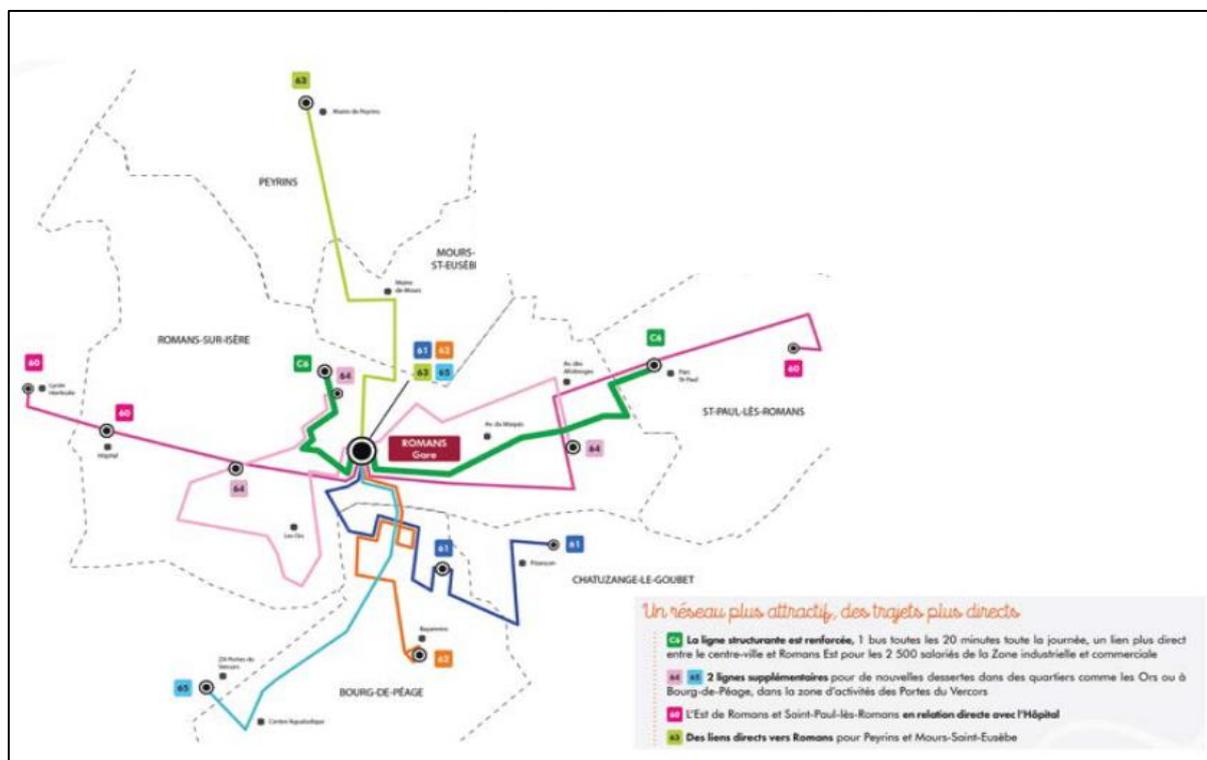


Figure n°50 : nouveau réseau Citéa
Source : Romans Mag', juin 2024

7.4.2. Vers la mise en place d'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) entre Valence et Romans-sur-Isère ?

Selon le CEREMA¹², le BHNS est un « *concept de transport collectif routier, pour des services structurants du réseau qui satisfont à un ensemble de critères d'efficacité et de performance, intégrant de manière cohérente et pérenne les stations, les véhicules, les voies de circulation, l'identification de la ligne, le plan d'exploitation* ».

Le BHNS vise à se rapprocher du confort du transport par rail, intégrant une voie en site propre, mais avec des infrastructures de type bus.



Figure n°51 : esquisse étude de faisabilité BHNS à Grenoble
Source : Lynda Harris Paysagiste

¹² Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques.

Le niveau de service englobe des objectifs affichés en termes de fréquence, d’amplitude horaire, de régularité, de temps de parcours, de confort, d’accessibilité, d’image et de lisibilité. Le « haut » niveau de service renvoie à une recherche de performance élevée, supérieure à celle d’une ligne de bus classique¹³.

L’action 17 du Plan de Déplacement Urbain (PDU) planifie la création d’une ligne BHNS entre les deux pôles urbains du territoire. Le tracé s’inscrirait dans celui de l’*Intercitéa*. Ce point avait été abordé dans le PPBE 3^{ème} échéance de février 2019.

Cette volonté est toujours bien inscrite dans l’orientation n°4 du PADD « Assurer une mobilité performante et durable, au service de l’attractivité et de la qualité de vie » à travers l’action « Favoriser la création de voies en site propre sur les axes majeurs de déplacements ».

7.4.3. Poursuivre le verdissement du parc de transports de voyageurs

L’action 21 « *Renouvellement des parcs de véhicules de transports collectifs limitant les nuisances pour l’environnement* » du Plan de Déplacement Urbain (PDU) engageait la réflexion autour de la constitution d’un parc de véhicules « propres ». Pour rappel, à date de rédaction du PDU, le parc d’autobus et d’autocars était uniquement constitué de véhicules thermiques.

Aujourd’hui, l’agglomération comptabilise 51 véhicules électriques, 105 bus et cars BioGNV¹⁴ et 142 véhicules en biocarburant. Au-delà de l’amélioration du niveau des émissions de CO₂, les résultats attendus sont également ceux d’une limitation des nuisances sonores émanant de la flotte de ces véhicules.

A court terme, il est question d’un objectif d’achat de 30 % de véhicules « propres », puis un objectif de 50 % à moyen terme pour atteindre une ambition de 100 % de véhicules « propres » à long terme.

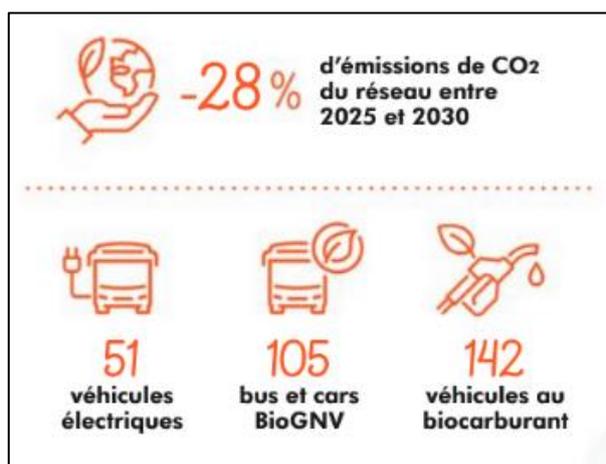


Figure n°52 : infographie flotte de véhicules propres VRM
Source : Valence Romans Mobilités, Le Mag, 2024

¹³ CERTU, *Bus à Haut Niveau de Service, concept et recommandations*, 113p, octobre 2005.

¹⁴ Pour Gaz Naturel Véhicule.

8. BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

En application de l'article R.572-9 du Code de l'Environnement, la consultation du public s'est déroulée sur deux mois, du 18 décembre 2024 au 18 février 2025. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal *l'Impartial* dans son édition du 05 décembre 2024 ainsi que sur le site internet de la collectivité.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la Ville de Romans-sur-Isère : <https://www.ville-romans.fr/>. Une adresse mail permettait le recueil des observations.

Le format papier du projet de PPBE était également disponible dans les locaux du Service Communal d'Hygiène et de Santé (SCHS) : Hôtel de Ville, Place Jules Nadi CS 41012, 26100 Romans-sur-Isère.

Aucune remarque n'a été portée au projet de PPBE 4^{ème} échéance au cours de la période de consultation du public.

SOURCES

- ADEME, Convergence des actions Bruit, Climat, Air, Energie pour une planification performante, 2019, 160p.
- ADEME, Le coût social des pollutions sonores, mai 2016.
- ADEME, 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, octobre 2021, 82p.
- Site internet de la Préfecture de la Drôme, <https://www.drome.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-eau-risques-naturels-et-technologiques/Environnement-eau/Nuisances-sonores-transports-terrestres/Cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-infrastructures-de-transport-terrestre>
- Cartes de Bruit Stratégiques, <https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/>
- CEREMA, *Comprendre une Carte de Bruit Stratégique*, 2023
- CEREMA, *Cartes de Bruit Stratégiques du département 026 pour les réseaux routier et ferroviaires non concédés, Résumé non technique*, janvier 2023, 60p.
- CEREMA, *Du calme en ville : aménager en faveur du bien-être*, 2016, 64p.
- INRS, dossier bruit, <https://www.inrs.fr/risques/bruit/effets-sante.html>
- Plateforme ORHANE, Observatoire Régional Harmonisé Auvergne Rhône-Alpes des Nuisances Environnementales, <https://orhane.fr/index.php>
- Bruitparif, *Lutter contre le bruit à l'échelle du bâti*, Bruit et Urbanisme, fiches n°32, 33, 34, 35, 36, 37
- Agence Régionale de Santé Ile-de-France, *Santé-Ensemble, Lettre d'information de la santé publique en Ile-de-France*, 03 octobre 2023.
- Syndicat Mixte du Schéma de Cohérence Territoriale du grand Rovaltain Drôme-Ardèche, Rapport de présentation, 2016, 439p, PADD, 2016, 82p, DOO, 2016, 156p, <https://www.grandrovaltain.fr/SCoT.html>
- Ville de Romans-sur-Isère, Plan Local d'Urbanisme, rapport de présentation, approuvé le 23 mars 2023, 71p.
- Ville de Romans-sur-Isère, Plan Local d'Urbanisme, Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), approuvé le 23 mars 2023, 22p.
- Ernst & Young, *Le coût social du bruit, analyse bibliographique des travaux français et européens, pour le compte du CNB et de l'ADEME*, 2016, 59p.
- A. EVRARD, P. AVAN, A. CADENE, C. GUSTAVINO, R. MARTIN et F. MIETLICKI, *Environnement et santé publique*, 2023, chapitre 28, 32p.

ANNEXES

Annexe 1 : Arrêté préfectoral n° 26_2022_07_22_0003 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de la Drôme

Annexe 2 : Arrêté préfectoral n°26-2023-03-24-00001 portant modification des cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains par an, dans le département de la Drôme

Annexe 3 : liste des infrastructures routières bruyantes à Romans-sur-Isère

Annexe 4 : note technique méthodo calcul multi-bruit (Orhane)

Annexe 5 : Arrêté préfectoral n° 2014-324-0013 portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre dans le département de la Drôme



**PRÉFET
DE LA DRÔME**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Direction Départementale des Territoires
Service Appui, Transition Écologique et Mobilités
ddt-satem-team@drome.gouv.fr
DDT-SATEM-062**

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 26-2022-~~07-22-00003~~
PORTANT APPROBATION DES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
DONT LE TRAFIC ANNUEL EST SUPÉRIEUR À 3 MILLIONS DE VÉHICULES ET
FERROVIAIRES DONT LE TRAFIC ANNUEL EST SUPÉRIEUR À 30 000 PASSAGES DE
TRAINS PAR AN, DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME
(4^{ÈME} ÉCHÉANCE)

La Préfète de la Drôme
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

VU la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral n°26-2018-06-29-006 du 29 juin 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières et ferroviaires situées dans le département de la Drôme et recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ou à 30 000 trains ;

VU les données cartographiques fournies par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 02 mai 2022 pour le réseau routier non concédé et le réseau ferroviaire du département de la Drôme ;

VU les données cartographiques communiquées par Vinci Autoroutes et APRR respectivement les 17 février et 17 mars 2022 pour les infrastructures autoroutières concédées du département du département de la Drôme ;

CONSIDÉRANT que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

CONSIDÉRANT que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

ARRÊTE

Article 1 : Objet de l'arrêté

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4^{ème} échéance des infrastructures routières concédées et non concédées selon les modalités ci-après.

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 4^{ème} échéance des infrastructures ferroviaires selon les modalités ci-après.

Article 2 : Contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

- I Des documents graphiques, listés ci-après :
 - deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A),
 - selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
 - selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;
 - deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement,
 - où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières ou lignes grandes vitesses et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;
 - où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières ou lignes grandes vitesses et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;
- II Les cartes sont accompagnées d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration. Sont intégrées des estimations :
 - o du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
 - o d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnés à l'article R. 572-6 du code de l'environnement
 - o de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : Publication

Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site internet des services de l'État de la Drôme à l'adresse suivante : <http://www.drôme.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-a4302.html>

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Drôme.

Article 4 : Notification

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants.

Article 5 : Abrogation de l'arrêté du 29 juin 2018

L'arrêté n°26-2018-06-29-006 du 29 juin 2018 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transport terrestre de la Drôme est abrogé.

Article 6 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux, par courrier ou par l'application informatique « Télé-recours citoyens » accessible via le site internet www.telerecours.fr, devant le tribunal administratif de Grenoble (2 place de Verdun BP1135 38022 GRENOBLE Cedex 1) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 7 : Exécution

Madame la préfète de la Drôme est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes et au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Ecologique.

Fait à Valence, le **22 JUL. 2022**

La préfète,



Elodie DEGIOVANNI

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL N° 26-2023-03-24-00001
PORTANT MODIFICATION DES CARTES DE BRUIT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES
DONT LE TRAFIC ANNUEL EST SUPÉRIEUR À 3 MILLIONS DE VÉHICULES ET
FERROVIAIRES DONT LE TRAFIC ANNUEL EST SUPÉRIEUR À 30 000 PASSAGES DE
TRAINS PAR AN, DANS LE DÉPARTEMENT DE LA DRÔME
(4^{ÈME} ÉCHÉANCE)

La Préfète de la Drôme
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

VU la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU l'arrêté préfectoral n°26-2022-07-22-00003 du 22 juillet 2022 portant approbation au titre de l'échéance 4 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières et ferroviaires situées dans le département de la Drôme et recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ou à 30 000 trains ;

VU le lot de données cartographiques fourni par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 23 janvier 2023 pour le réseau routier non concédé et le réseau ferroviaire du département de la Drôme en remplacement du précédent lot de données fourni le 02 mai 2022 ;

ARRÊTE

Article 1 : Objet de l'arrêté

Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4^{ème} échéance des infrastructures routières concédées et non concédées et les infrastructures ferroviaires.

L'arrêté n°26-2022-07-22-00003 du 22 juillet 2022 portant approbation des cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures de transport terrestre de la Drôme est abrogé pour le linéaire concernant les infrastructures routières non concédées et les infrastructures ferroviaires.

Article 2 : Contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

I Des documents graphiques, listés ci-après :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit indiquant la graduation de l'exposition au bruit appelées carte « de type a » à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A),
 - selon l'indicateur Lden (sur 24h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
 - selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;
- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement,
 - où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières ou lignes grandes vitesses et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;
 - où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières ou lignes grandes vitesses et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires conventionnelles ;

II Les cartes sont accompagnées d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration. Sont intégrées des estimations :

- o du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- o d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles dus à l'exposition au bruit mentionnés à l'article R. 572-6 du code de l'environnement
- o de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : Publication

Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site internet des services de l'État de la Drôme à l'adresse suivante : <http://www.drome.gouv.fr/cartes-de-bruit-strategiques-des-grandes-a4302.html>. Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Drôme.

Article 4 : Notification

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondants.

Article 5 : Voies et délais de recours

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux, par courrier ou par l'application informatique « Télé-recours citoyens » accessible via le site internet www.telerecours.fr, devant le tribunal administratif de Grenoble (2 place de Verdun BP1135 38022 GRENOBLE Cedex 1) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 6 : Exécution

Madame la préfète de la Drôme est chargée de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la région Auvergne-Rhône-Alpes et au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Ecologique.

Fait à Valence, le **24 MARS 2023**

La préfète,


Elodie DEGIOVANNI

RD_FR_00_266002	AV CHANOINE JULES CHEVALIER	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266003	X026_11	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266009	QU DAUPHIN	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266015	CRS PIERRE DIDIER	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266019	X026_9	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266020	PL DU PONT	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266022	RPT DOCTEUR ANDRE MOREL	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266029	RPT YITZAK RABIN	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266032	AV DU MAQUIS	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266033	PL JEAN JAURES	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266040	AV MARCELIN BERTHELOT	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266041	X026_4	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266043	BD GABRIEL PERI	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266045	PL CARNOT	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266050	X026_16	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266054	X026_6	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266055	X026_7	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266057	AV ADOLPHE FIGUET	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266065	R MARCEL PAUL	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266066	X026_2	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266070	RPT DE L'EUROPE	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266071	X026_10	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266072	BD MARX DORMOY	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266081	X026_5	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266091	AV CHARLES JOURDAN	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266093	AV GENEVIEVE ANTHONIOZ DE GAULL	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266094	PL PAULIN PAILHEREY	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266097	PL DE LA PRESLES	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266098	PAS SUPERIEUR EVARISTE GALLOIS	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266099	X026_62	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266101	R CHOSSIGNY	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266106	BD VOLTAIRE	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266107	X026_61	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266108	RPT PAUL DEVAL	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266113	QU SAINTE-CLAIRE	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266114	X026_3	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266121	AV GAMBETTA	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266125	X026_8	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266126	BD REMY ROURE	Romans-sur-Isère
RD_FR_00_266127	AV LOUIS SAILLANT	Romans-sur-Isère

L'Isle d'Abeau, 2022

Note technique méthodo calcul multi-bruit **(à intégrer dans le volet « Méthodologie »)**

Dans les précédentes versions d'ORHANE, l'indicateur de multi-exposition Bruit était calculé à partir des formules qui avaient été publiées par l'UE en 2004 dans le document « Position paper on dose response relationships between transportation noise and annoyance »¹. Ces formules proposaient des courbes de pourcentages de personnes très gênées pour les différentes sources de bruit Routière, Ferroviaire et Aérienne.

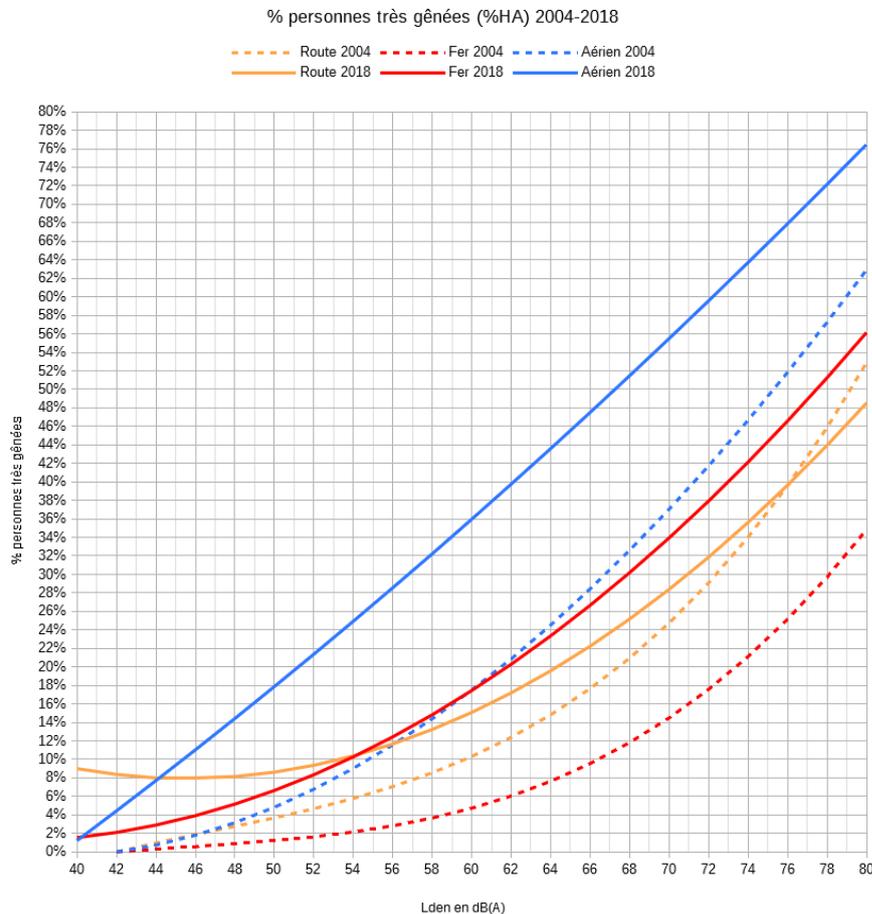
La publication de nouvelles lignes directrices par l'OMS en octobre 2018² modifie les estimations de pourcentages de personnes très gênées en fonction de ces mêmes sources de bruit ; elles ont été intégrées dans l'annexe III³ de la directive 2002/49/CE prescrivant les Cartes de Bruit Stratégiques.

Les graphiques ci-dessous modélisent et comparent les % de personnes très gênées en fonction des niveaux de bruit Lden auxquels elles sont exposées pour des sources Routière, Ferroviaire et Aérienne qui étaient en vigueur en 2004 et leurs évolutions en 2018.

1 <http://www.noiseineu.eu/en/2928-a/homeindex/file?objectid=2705&objectypeid=0>

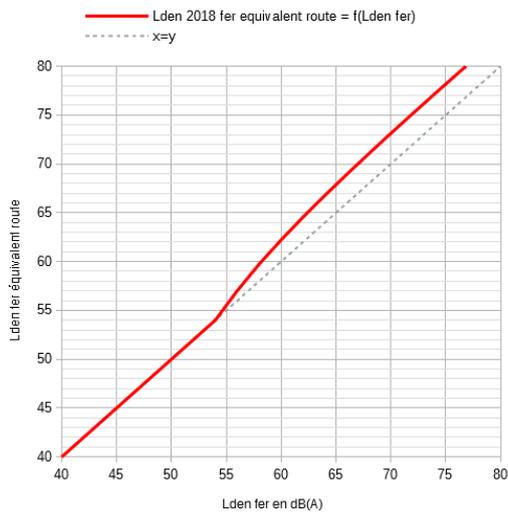
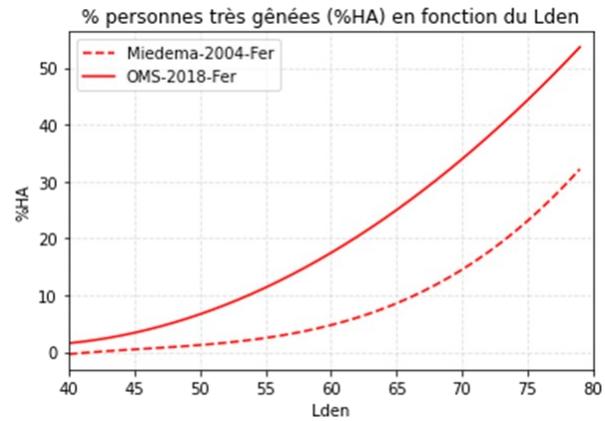
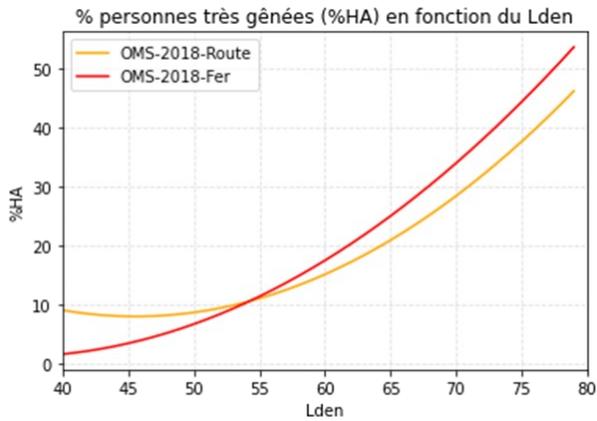
2 <https://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

3 <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041694002>

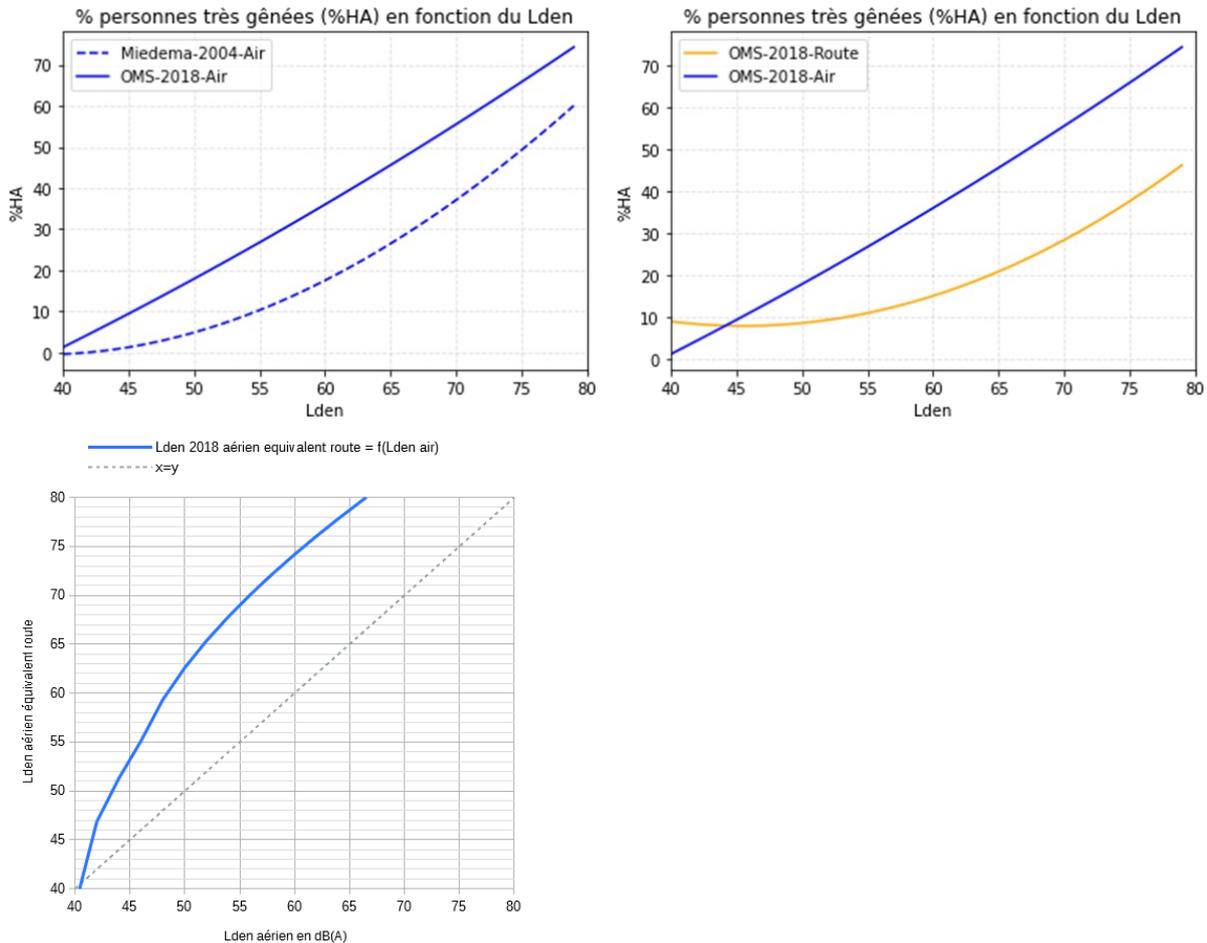


À niveau Lden identique, la source Aérienne reste de loin la plus gênante (l'estimation de la gêne est même supérieure en 2018 par rapport à 2004). En revanche la hiérarchie entre les sources Routière et Ferroviaire tend à s'inverser ; en 2018 pour des niveaux Lden supérieurs à 55 dB(A), la source Ferroviaire est considérée comme plus gênante que la source Routière.

À partir de ces relations, il est possible de faire correspondre les pourcentages de personnes très gênées pour les sources Routière et Ferroviaire et de calculer la valeur Lden Ferroviaire équivalente en termes de pourcentages de personnes très gênées à la valeur Lden Routière. Ce premier calcul permet ainsi d'exprimer les niveaux Lden Ferroviaire en niveaux Lden « équivalent gêne Routière ».

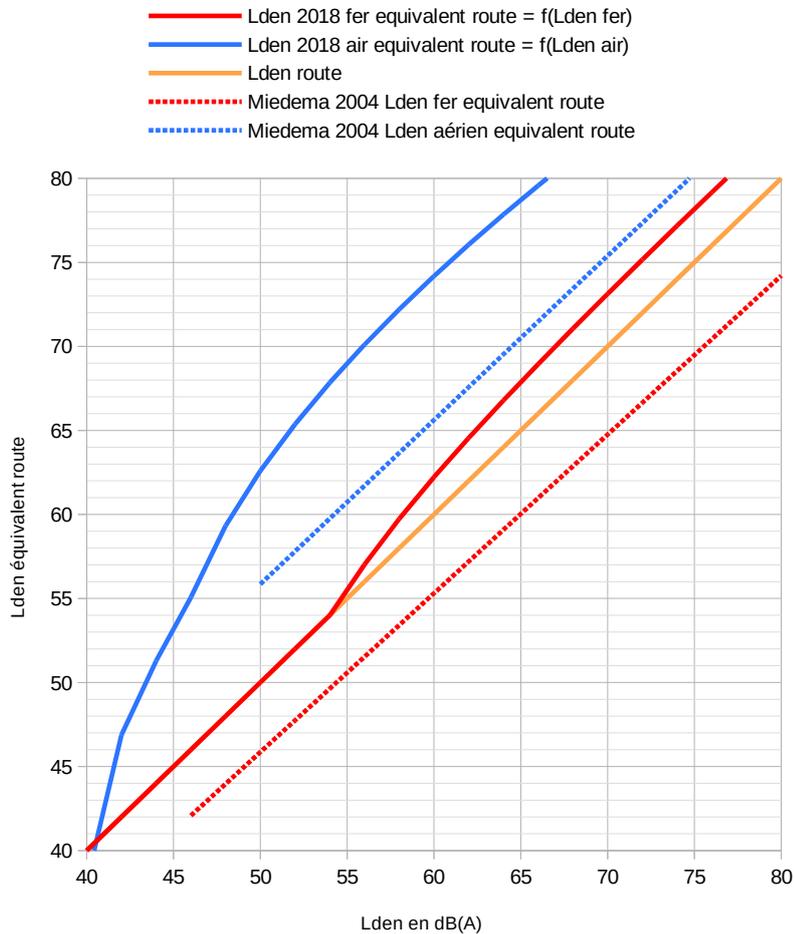


Il est possible de la même manière d'exprimer les niveaux Lden Aérienne en niveaux Lden « équivalent gêne Routière ».



Une fois que nous disposons sur une même unité de territoire (maille de 10x10m) d'une valeur Lden gêne Routière, d'une valeur Lden Ferroviaire équivalente gêne Routière et d'une valeur Lden Aérienne équivalente gêne Routière, l'indicateur de multi-exposition bruit consiste à « additionner » ces 3 niveaux de gêne équivalente Routière pour obtenir un niveau Lden de gêne résultant de cette triple multi-exposition.

Les évolutions entre les modalités de calcul 2004 et 2018 sont synthétisées sur les courbes ci-après :



Pour la source Ferroviaire, la gêne équivalente « bruit Routier » se situe entre 0 et +3 dB(A)

Pour la source Aérienne, la gêne équivalente « bruit Routier » se situe entre 0 et +13 dB(A)

En 2004, les écarts étaient respectivement de l'ordre de - 6 dB(A) pour le Ferroviaire et de l'ordre de +6 dB(A) pour l'Aérien.



PRÉFET DE LA DRÔME

Arrêté n° *2014-0013*
portant classement sonore des infrastructures de transport terrestre
dans le département de la Drôme

Le Préfet de la Drôme,
Chevalier de l'ordre national du mérite

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1 ;

Vu le code de l'environnement, et notamment ses articles L571-10 et R571-32 à R571-43 ;

Vu l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;

Vu les arrêtés du 25 avril 2003 relatifs à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement, dans les établissements de santé et dans les hôtels ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 748 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des routes nationales et départementales hors des limites d'agglomération du département de la Drôme ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 970 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des infrastructures ferroviaires du département de la Drôme ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 734 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Valence et Bourg-lès-Valence ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 735 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Romans-sur-Isère et Bourg-de-Péage ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 737 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Pierrelatte ;

Vu l'arrêté préfectoral n° 736 en date du 2 mars 1999 relatif au classement sonore des voiries communales de Montélimar ;

Vu l'avis des communes et des gestionnaires suite à leurs consultations en date du 25 octobre 2012 et du 19 mars 2014 ;

Vu les avis du Conseil général de la Drôme du 3 décembre 2012 et du 17 septembre 2014 ;

Sur proposition de M. le directeur départemental des Territoires de la Drôme ;

ARRETE

Article 1 :

Les dispositions des arrêtés préfectoraux n° 734, 736, 737, 748 et 970 en date du 2 mars 1999 et portant classement des infrastructures de transport terrestre du département de la Drôme et détermination de l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit sont abrogées.

Article 2 :

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996, modifiées par celles de l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit sont applicables aux abords du tracé des infrastructures de transport terrestre du département de la Drôme mentionnées à l'article 3 du présent arrêté et représentés sur les plans joints en annexe.

Si sur un tronçon de l'infrastructure de transport terrestre, il existe une protection acoustique par couverture ou tunnel, la section correspondant à cette protection n'est pas classée.

Article 3 :

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnées, le classement dans une des cinq catégories définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de la voie ainsi que le type de tissu urbain.

Les réseaux concernés sont respectivement :

1. Réseau routier national concédé
2. Réseau routier national non concédé
3. Réseau routier départemental
4. Réseau routier communal
5. Réseau ferré

La dénomination des voies du réseau routier correspond à l'architecture du réseau en 2012.

Une représentation cartographique de ce classement est disponible sur le site Internet de la préfecture à l'adresse suivante :

http://carto.georhonealpes.fr/1/classement_sonore_2014_026.map

Cette cartographie a un caractère illustratif et seul fait foi le texte du présent arrêté.

1/ Réseau routier national concédé.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
A 7	Totalité A 7 en Drôme	SAINT RAMBERT D'ALBON	26 + 280	142 + 610	1	300	Ouvert
		ALBON					
		BEAUSSEMBLANT					
		SAINT UZE					
		SAINT BARTHELEMY DE VALS					
		CHANTEMERLE LES BLES					
		LARNAGE					
		MERCUROL					
		LA ROCHE DE GLUN					
		PONT D'ISERE					
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
		BOURG LES VALENCE					
		VALENCE					
		PORTES LES VALENCE					
		ETOILE SUR RHONE					
		LIVRON SUR DROME					
		LORIOLE SUR DROME					
		SAULCE SUR RHONE					
		LES TOURETTES					
		LA COUCOURDE					
		SAVASSE					
		SAINT MARCEL LES SAUZET					
		SAUZET					
		MONTBOUCHER SUR JABRON					
		ESPELUCHE					
		ALLAN					
CHATEAUNEUF DU RHONE							
MALATAVERNE							
DONZERE							
LES GRANGES GONTARDES							
LA GARDE ADHEMAR							
SAINT PAUL TROIS CHATEAUX							
A 7	Bretelle nord	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 7	Bretelle sud	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 7	Bretelle	VALENCE	RN 7	A 7	2	250	Ouvert
A 7	Bretelle	VALENCE	RN 7	A 7	3	100	Ouvert
A 49	Saint Marcellin – Péage	LA BAUME D'HOSTUN	44 + 471	61 + 270	2	250	Ouvert
		EYMEUX					
		HOSTUN					
		JAILLANS					
		BEAUREGARD BARET					
		CHATUZANGE LE GOUBET					
BOURG DE PEAGE							
A 49	Péage – RN 532	BOURG DE PEAGE	61 + 270	61 + 750	1	300	Ouvert

2/ Réseau routier national non concédé.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RN 7		SAINT RAMBERT D'ALBON	0 + 00	3 + 100	2	250	Ouvert
RN 7		SAINT RAMBERT D'ALBON	3 + 100	28 + 000	3	100	Ouvert
		ALBON					
		ANDANCETTE					
		BEAUSSEMBLANT					
		LAVEYRON					
		SAINT VALLIER					
		PONSAS					
		SERVES SUR RHONE					
		EROME					
		GERVANS					
	CROZES HERMITAGE						
	TAIN I'HERMITAGE						
RN 7		TAIN I'HERMITAGE	28 + 000	28 + 290	2	250	U
RN 7		TAIN I'HERMITAGE	28 + 290	30 + 140	3	100	Ouvert
RN 7		TAIN I'HERMITAGE	30 + 140	36 + 140	2	250	Ouvert
		MERCUROL					
		LA ROCHE DE GLUN					
	PONT D'ISERE						
RN 7		PONT D'ISERE	36 + 140	37 + 200	3	100	Ouvert
RN 7		PONT D'ISERE	37 + 200	42 + 200	2	250	Ouvert
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
RN 7	Contournement de VALENCE	BOURG LES VALENCE	42 + 200	43 + 000	4	30	Ouvert
	Contournement de VALENCE	BOURG LES VALENCE					
	Contournement de VALENCE	SAINT MARCEL LES VALENCE					
RN 7	Contournement de VALENCE	VALENCE	43 + 000	46 + 625	2	250	Ouvert
	Contournement de VALENCE	CHABEUIL					
	Contournement de VALENCE	MALISSARD					
RN 7	Contournement de VALENCE	VALENCE	46 + 625	47 + 2315	1	300	Ouvert
RN 7		VALENCE	47 + 2315	56 + 340	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
		ETOILE SUR RHONE					
		ETOILE SUR RHONE					
	LIVRON SUR DROME	56 + 780	63 + 440			U	
	LIVRON SUR DROME	56 + 780	63 + 440			Ouvert	
RN 7	Traverse de LIVRON/D	LIVRON SUR DROME	63 + 440	64 + 480	2	250	U
RN 7		LIVRON SUR DROME	64 + 480	67 + 175	3	100	Ouvert
		LORIOLE SUR DROME					
RN 7	Traverse de LORIOLE/D	LORIOLE SUR DROME	67 + 175	69 + 400	2	250	Ouvert
RN 7		LORIOLE SUR DROME	69 + 400	72 + 530	3	100	Ouvert
		CLIOUSCLAT					
		SAULCE SUR RHONE					
RN 7	Traverse de SAULCE/R	SAULCE SUR RHONE	72 + 530	72 + 785	2	250	U
RN 7		SAULCE SUR RHONE	72 + 785	90 + 000	3	100	Ouvert
		LES TOURETTES					
		LA COUCOURDE					
		SAVASSE					
	MONTELMAR						

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RN 7		MONTELIMAR	90 + 000	114 + 400	2	250	Ouvert
		CHATEAUNEUF DU RHONE					
		MALATAVERNE					
		DONZERE					
		PIERRELATTE					
RN 7		PIERRELATTE	114 + 400	119 + 400	3	100	Ouvert
RN 102	Montélimar – Ardèche	MONTELIMAR	0 + 000	3 + 835	3	100	Ouvert
RN 532	Les Couleures – A49	VALENCE	5 + 000	15 + 170	2	250	Ouvert
		SANT MARCEL LES VALENCE					
		ALIXAN					
		CHATEAUNEUF SUR ISERE					
		BOURG DE PEAGE					
RN 7	Projet déviation Livron – Loriol	LIVRON SUR DROME	RN 7	RN 7	3	100	Ouvert
		LORIOLE SUR DROME					

3/ Réseau routier départemental.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 1		ANNEYRON	5 + 802	7 + 467	3	100	Ouvert
RD 1		ANNEYRON	7 + 467	8 + 300	4	30	Ouvert
RD 1		ANNEYRON	8 + 300	9 + 267	4	30	U
RD 4	Avenue Saint Didier	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 635	4	30	Ouvert
RD 6	Av Juin	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 770	5	10	Ouvert
RD 6		SAVASSE	5 + 953	7 + 1290	4	30	Ouvert
		SANT MARCEL LES SAUZET					
		SAUZET					
RD 7		VALENCE	2 + 830	5 + 528	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
RD 7		PORTES LES VALENCE	5 + 528	5 + 750	2	250	U
RD 7		PORTES LES VALENCE	5 + 750	6 + 500	4	30	U
RD 7		PORTES LES VALENCE	6 + 500	9 + 347	4	30	Ouvert
		ETOILE SUR RHONE					
RD 11	Bd De Gaulle et Av Du Teil	MONTELIMAR	0 + 000	0 + 150	3	100	Ouvert
RD 11	Av Du tell	MONTELIMAR	0 + 150	0 + 407	4	30	Ouvert
RD11	Rue de Sarda / Chemin de la Dame	MONTELIMAR	0 + 407	0 + 825	4	30	Ouvert
RD 11	Av Rochemaure	MONTELIMAR	0 + 825	1 + 785	4	30	Ouvert
RD 11		MONTELIMAR	1 + 785	4 + 220	3	100	Ouvert
		ANCONE					
RD 11A	Av du tell et rue Pinel	MONTELIMAR	0 + 000	1 + 166	4	30	Ouvert
RD 13		PIERRELATTE	3 + 855	6 + 000	4	30	Ouvert
RD 13		PIERRELATTE	6 + 000	6 + 515	3	100	Ouvert
RD 51		SANT VALLIER	0 + 000	0 + 878	4	30	Ouvert
RD 51		SANT VALLIER	0 + 878	3 + 881	3	100	Ouvert
		SANT BARTHELEMY DE VALS					
		LAVEYRON					
RD 52		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	1 + 118	4	30	Ouvert

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 53		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	2 + 000	4	30	Ouvert
RD 53		ROMANS SUR ISERE	2 + 000	3 + 440	3	100	Ouvert
		MOURS SAINT EUSEBE					
RD 53		PEYRINS	7 + 346	9 + 500	3	100	Ouvert
		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE					
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	9 + 500	9 + 700	4	30	U
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	9 + 700	12 + 327	3	100	Ouvert
RD 53		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	12 + 327	12 + 515	3	100	Ouvert
		SOLERIEUX					
RD 59		SAINT RESTITUT	10 + 723	19 + 448	3	100	Ouvert
		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX					
		PIERRELATTE					
RD 59		PIERRELATTE	19 + 448	22 + 000	3	100	Ouvert
RD 59		PIERRELATTE	22 + 000	25 + 765	3	100	Ouvert
RD 67		CHATEAUNEUF SUR ISERE	6 + 779	8 + 290	3	100	Ouvert
		BEAUMONT MONTEUX					
RD 67		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	20 + 290	20 + 530	3	100	Ouvert
RD 67		SAINT DONAT SUR L'HERBASSE	20 + 530	21 + 973	2	250	Ouvert
RD 68		MALISSARD	3 + 460	9 + 519	3	100	Ouvert
		CHABEUIL					
RD 68		CHABEUIL	9 + 519	10 + 458	4	30	Ouvert
RD 71		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX	12 + 477	14 + 421	3	100	Ouvert
RD 73	Route de Chateauneuf	MONTELIMAR	0 + 000	1 + 938	4	30	Ouvert
RD 73		MONTELIMAR	1 + 938	6 + 440	3	100	Ouvert
		CHATEAUNEUF DU RHONE					
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	6 + 440	7 + 200	4	30	Ouvert
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 200	7 + 500	4	30	U
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 500	7 + 785	4	30	Ouvert
RD 73		CHATEAUNEUF DU RHONE	7 + 785	8 + 860	3	100	Ouvert
RD 92	Rue Chossigny	ROMANS SUR ISERE	1 + 240	1 + 980	4	30	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	0 + 000	2 + 370	3	100	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	2 + 370	4 + 100	4	30	Ouvert
RD 92 N		ROMANS SUR ISERE	4 + 100	8 + 538	3	100	Ouvert
		SAINT PAUL LES ROMANS					
RD 93		EURRE	11 + 880	15 + 524	3	100	Ouvert
		CREST					
RD 93	Traverse de CREST	CREST	15 + 524	18 + 330	4	30	Ouvert
RD 93		CREST	18 + 330	19 + 620	3	100	Ouvert
		AOUSTE SUR SYE					
RD 93		MIRABEL ET BLACONS	25 + 060	30 + 000	3	100	Ouvert
		SAILLANS					
RD 94		TULETTE	23 + 079	24 + 153	3	100	Ouvert
RD 94		TULETTE	24 + 153	24 + 700	4	30	Ouvert
RD 94		TULETTE	24 + 700	24 + 980	2	250	U
RD 94		TULETTE	24 + 980	25 + 656	4	30	Ouvert
D 95 N	Pont de Tournon	TAIN L'HERMITAGE	0 + 000	0 + 144	3	100	Ouvert

Vole	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 104		CREST	0 + 000	8 + 600	3	100	Ouvert
		DIVAJEU					
		CHABRILLAN					
		GRANE					
RD 104		GRANE	8 + 600	16 + 440	3	100	Ouvert
		LORIOLE SUR DROME					
RD 104 N	D 104 – Ardèche	LORIOLE SUR DROME	0 + 000	3 + 1163	3	100	Ouvert
RD 111		VALENCE	0 + 000	13 + 220	3	100	Ouvert
		PORTES LES VALENCE					
		BEAUVALLON					
		ETOILE SUR RHONE					
		MONTOISON					
RD 111	Déviation de Montoison	MONTOISON			3	100	Ouvert
RD 111		MONTOISON	15 + 636	19 + 760	3	100	Ouvert
		ALLEX					
		EURRE					
RD 111 A		ETOILE SUR RHONE	2 + 000	2 + 909	3	100	Ouvert
RD 133		VALAURIE	8 + 883	15 + 730	3	100	Ouvert
		ROUSSAS					
		LES GRANGES GONTARDES					
		MALATAVERNE					
RD 164		CREST	0 + 000	8 + 285	3	100	Ouvert
		A OUSTE SUR SYE					
		PIEGROS LA CLASTRE					
		MIRABEL ET BLACONS					
RD 220 A		LA ROCHE DE GLUN	0 + 000	1 + 676	4	30	Ouvert
RD 238		DIE	0 + 000	1 + 759	4	30	Ouvert
RD 261		BEAUMONT LES VALENCE	3 + 057	5 + 671	3	100	Ouvert
		MONTELEGER					
		VALENCE					
RD 261		VALENCE	5 + 671	5 + 830	4	30	Ouvert
RD 432		VALENCE	2 + 000	4 + 097	3	100	Ouvert
		SAINT MARCEL LES VALENCE					
RD 432		SAINT MARCEL LES VALENCE	4 + 694	5 + 186	4	30	U
RD 432		SAINT MARCEL LES VALENCE	5 + 186	5 + 394	3	100	Ouvert
RD 458		LES GRANGES GONTARDES	0 + 000	7 + 377	3	100	Ouvert
		LA GARDE ADHEMAR					
		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX					
RD 458		SAINT PAUL TROIS CHATEAUX	7 + 377	8 + 741	2	250	Ouvert
RD 519		LAPEYROUSE MORNAY	2 + 818	4 + 666	3	100	Ouvert
RD 531		BOURG DE PEAGE	0 + 000	0 + 225	3	100	Ouvert
RD 531		BOURG DE PEAGE	0 + 225	0 + 610	4	30	Ouvert
RD 532		MERCUROL	0 + 000	3 + 831	3	100	Ouvert
		CHANOS CURSON					
RD 532		CHANOS CURSON	3 + 831	4 + 327	4	30	U
RD 532		CHANOS CURSON	4 + 327	4 + 741	3	100	Ouvert
RD 532		CHANOS CURSON	4 + 741	5 + 360	4	30	U

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 532		CHANOS CURSON	5 + 360	13 + 770	3	100	Ouvert
		CLERIEUX					
		GRANGES LES BEAUMONT					
		ROMANS SUR ISERE					
RD 532		ROMANS SUR ISERE	13 + 770	14 + 220	3	100	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	14 + 220	14 + 750	4	30	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	14 + 750	14 + 870	2	250	Ouvert
RD 532		ROMANS SUR ISERE	15 + 255	16 + 740	4	30	Ouvert
RD 532		CHA TUZANGE LE GOUBET	20 + 000	20 + 970	3	100	Ouvert
RD 532		CHA TUZANGE LE GOUBET	20 + 970	35 + 391	3	100	Ouvert
		BEA UREGARD BARET					
		JAILLANS					
		EYMEUX					
		HOSTUN					
		LA BAUME D'HOSTUN					
	SAINT NAZAIRE EN ROYANS						
RD 532 A		TAIN L'HERMITAGE	0 + 000	0 + 188	2	250	Ouvert
RD 532 A		TAIN L'HERMITAGE	0 + 188	1 + 975	4	30	Ouvert
D 533 N	Pont F. Mistral	VALENCE	0 + 000	0 + 444	3	100	Ouvert
D 534 N	Pont des Lônes et accès	VALENCE	1 + 000	2 + 103	3	100	Ouvert
RD 538		MARGES	26 + 416	29 + 444	3	100	Ouvert
		ARTHEMONAY					
		PEYRINS					
RD 538		PEYRINS	29 + 444	30 + 417	4	30	U
RD 538		PEYRINS	30 + 417	32 + 345	3	100	Ouvert
RD 538		MOURS SAINT EUSEBE	32 + 345	33 + 077	4	30	U
RD 538		MOURS SAINT EUSEBE	33 + 077	36 + 000	3	100	U
		ROMANS SUR ISERE					
RD 538		BOURG DE PEAGE	36 + 001	41 + 324	3	100	Ouvert
		ALIXAN					
RD 538	Traverse d'ALIXAN	ALIXAN	41 + 324	42 + 321	3	100	U
RD 538		ALIXAN	42 + 321	45 + 763	3	100	Ouvert
		MONTELIER	45 + 763	46 + 331			U
		CHABEUIL	46 + 331	55 + 211			Ouvert
		MONTVENDRE					
RD 538		MONTMEYRAN	59 + 892	70 + 385	3	100	Ouvert
		UPIE					
		VAUNAVEYS LA ROCHETTE					
		CREST					
RD 538		DIVAJEU	70 + 385	76 + 846	3	100	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	144 + 927	145 + 241	3	100	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 241	145 + 500	4	30	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 500	145 + 685	2	250	U
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	145 + 685	146 + 172	4	30	Ouvert
RD 538		MIRABEL AUX BARONNIES	146 + 172	149 + 384	3	100	Ouvert
		PIEGON					
RD 538	Projet de déviation	ALIXAN			3	100	Ouvert
RD 538 A		BEAUMONT LES VALENCE	7 + 795	7 + 500	3	100	Ouvert
		BEAUMONT LES VALENCE	7 + 500	8 + 200			U
		VALENCE	8 + 200	13 + 520			Ouvert

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Début	Fin	Cat.	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
RD 540	Av Kennedy / Bds Meynot et du Fust	MONTELMAR	0 + 000	2 + 145	4	30	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTELMAR	2 + 145	2 + 305	3	100	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTELMAR	2 + 305	2 + 680	4	30	Ouvert
RD 540	Av Espoulette	MONTELMAR	2 + 680	3 + 920	3	100	Ouvert
RD 540		MONTELMAR	3 + 920	11 + 000	3	100	Ouvert
		MONTBOUCHER SUR JABRON					
		LA BATIE ROLLAND					
RD 540		LA BATIE ROLLAND	11 + 000	11 + 360	4	30	U
RD 540 A	Route de Valence / Av St Lazare / Av St Martin	MONTELMAR	0 + 000	2 + 400	4	30	Ouvert
RD 540 A	Bd C De Gaulle	MONTELMAR	3 + 130	3 + 430	3	100	Ouvert
RD 540 A	Av d'Aygu et Av J Jaures	MONTELMAR	3 + 430	3 + 880	4	30	Ouvert
RD 540 A	Av d'Aygu et Av J Jaures	MONTELMAR	3 + 880	4 + 000	3	100	Ouvert
RD 540 A	Route de Marseille	MONTELMAR	4 + 000	5 + 880	4	30	Ouvert
RD 541		DONZERE	0 + 691	4 + 135	3	100	Ouvert
		LES GRANGES GONTARDES					
RD 541		VALAURIE	8 + 400	9 + 000			U
RD 541		VALAURIE	9 + 000	20 + 465	3	100	Ouvert
		REAUVILLE					
		CHANTEMERLE LES GRIGNAN					
		GRIGNAN					
RD 541		COLONZELLE					
RD 541		SAINT PANTALEON LES VIGNES	20 + 465	24 + 240	3	100	Ouvert
RD 751		DIE	0 + 000	0 + 140	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	0 + 000	1 + 255	4	30	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 255	1 + 500	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 500	1 + 720	4	30	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	1 + 720	2 + 170	3	100	Ouvert
RD 807		SAINT RAMBERT D'ALBON	2 + 170	3 + 100	4	30	Ouvert
RD 844		CHA TEA UNEUF DU RHONE	0 + 000	4 + 100	3	100	Ouvert
	Traverse des Joanins	MALATAVERNE	4 + 100	4 + 800	4	30	Ouvert
		MALATAVERNE	4 + 800	6 + 100	3	100	Ouvert
		DONZERE					Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	6 + 100	7 + 050	4	30	Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	7 + 050	7 + 370	3	100	Ouvert
	Traverse Donzere	DONZERE	7 + 370	8 + 000	4	30	Ouvert
RD 858		DONZERE	8 + 000	8 + 700	3	100	Ouvert
RD 858		PIERRELA TTE	0 + 290	0 + 864	4	30	Ouvert
RD 879		PIERRELA TTE	0 + 310	0 + 592	3	100	Ouvert
RD 886	Pont de Saint Vallier	SAINT VALLIER	0 + 000	0 + 273	4	30	Ouvert
D 2007 N	Ex RN 7	BOURG LES VALENCE	41 + 485	48 + 550	3	100	Ouvert
		VALENCE					Ouvert
RD 2092 N		BOURG DE PEAGE	0 + 000	2 + 310	3	100	Ouvert
		ROMANS SUR ISERE					Ouvert
RD 2532 N		CHA TEA UNEUF SUR ISERE	15 + 170	17 + 540	2	250	Ouvert
		BOURG DE PEAGE					Ouvert
RD 2532 N		BOURG DE PEAGE	17 + 540	18 + 520	3	100	Ouvert
RD 2532 N		BOURG DE PEAGE	18 + 520	20 + 790	4	30	Ouvert
		CHA TUZANGE LE GOUBET					Ouvert
RD	Projet contournement NO	ROMANS SUR ISERE			3	100	Ouvert
RD 538	Projet contournement Chanos-Curson	CHANOS CURSON			3	100	Ouvert
RD 67					3	100	Ouvert

4/ Réseau routier communal.

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Avenue de Lyon (RD 2007 N à rue de l'Isle Adam)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue de Lyon (Rue de l'Isle Adam à chemin du Valentin)	BOURG LES VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue Marc Urtin (Rue de Chony au chemin du Valentin)	BOURG LES VALENCE	2	250	U
VC	Avenue Jean Jaurès (avenue de Verdun à rue de Chony)	BOURG LES VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue de Sully Nord	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de la Manutention	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Chavan	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Jules Ferry	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Ile Adam	BOURG LES VALENCE	4	30	U
VC	Rue Edith Piaf	BOURG LES VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Jean Moulin	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Chemin du Valentin Sud (Rue Ile Adam sur 735 m)	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Chemin du Valentin Nord (au delà des 735 m)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Georges Brassens (Avenue du Valentin – Rue Vivier)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Vivier	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Route de Chateaufort (Giratoire – Route de Talavard)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Route de Talavard	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue Bart	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Gay Lussac	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Derliard	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Rue du docteur Ponsaye	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Quai Thanaron	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Quai Saint Nicolas	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard De Gaulle	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de Verdun (160 m sud)	BOURG LES VALENCE	3	100	U
VC	Rue de Verdun (160 m nord)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue du Moulin d'Albon	BOURG LES VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue Brel (890 m sud)	BOURG LES VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue des Catalins	MONTELMAR	4	30	Ouvert
VC	Boulevard des Présidents	MONTELMAR	3	100	Ouvert
VC	Rue du 5 décembre	MONTELMAR	5	10	Ouvert
VC	Rue Léon Blum	MONTELMAR	4	30	Ouvert
VC	Rue Monnaie Vieille	MONTELMAR	4	30	U
VC	Rue Loubet	MONTELMAR	4	30	Ouvert
VC	Avenue Perdiguier	MONTELMAR	5	10	Ouvert
VC	Rue Saint Martin sur 135 m après rue Monnaie Vieille	MONTELMAR	3	100	Ouvert
VC	Rue Saint Martin sur 90 m après RD 540 A	MONTELMAR	4	30	U
VC	Avenue Becquerel	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Avenue Perrin	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Rue C Jaeume	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Rues Mistral et Curie	PIERRELATTE	5	10	Ouvert
VC	Route de Bourg Saint Andéol et boulevard du Maréchal Juin à l'ouest de la RN7	PIERRELATTE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Maréchal Juin à l'est de la RN7 et Boulevard Chandeysson au Nord jusqu'à la rue des Jardins	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Chandeysson de la rue des Jardins à l'avenue Général de Gaulle	PIERRELATTE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Chandeysson à l'est de l'avenue du Général de Gaulle- Avenue Bonaparte- Avenue de la Gare – Boulevard Denis Papin au sud de la route de Saint Paul Trois Châteaux	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	AV De Latre	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	VC 4	PIERRELATTE	4	30	Ouvert
VC	Grand Rue Jean Jaures (450 m sud)	BOURG DE PEAGE	4	30	U
VC	Grand Rue Jean Jaures (620 m nord)	BOURG DE PEAGE	3	100	U

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Pont Vieux	BOURG DE PEAGE	4	30	Ouvert
VC	Pont Vieux	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Rue Chossigny (sur 40 m)	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Lapassat	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Avenue Saillans	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Rue Saint Abbat	ROMANS	3	100	Ouvert
VC	Avenue Paul	ROMANS	3	100	U
VC	Boulevard Roure	ROMANS	3	100	U
VC	Côte des Cordeliers Nord	ROMANS	5	10	U
VC	Côte des Cordeliers Sud	ROMANS	3	100	U
VC	Quai Chevallier	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Quai Chopin	ROMANS	4	30	Ouvert
VC	Rue Pouchelon	ROMANS	5	10	Ouvert
VC	Côte des Masses (Ex RD 532)	ROMANS	4	30	U
VC	Avenue J Jaurès et Rue Wilson	SAINT VALLIER	3	100	Ouvert
VC	Rue Mendès France et Rue Picpus	SAINT VALLIER	4	30	Ouvert
VC	Rue de Sully Sud	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de Romans RD 68 – RD 7	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de Romans RD 7 – Avenue de l'Yser	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue de Romans Avenue de l'Yser – Ex RD 261	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de Romans Ex RD 261 – RD 432	VALENCE	2	250	Ouvert
VC	Rue Montplaisir	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de la Marne	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Barrault	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Berthelot	VALENCE	3	100	U
VC	Rue Chopin	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Mozart	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Clément	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Rue de la Manutention	VALENCE	4	30	U
VC	Boulevard Cîre	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue de Vauban	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Herriot	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Dupre de Loire	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Maurice Faure	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Victor Hugo (RD 7 – Rue de la Cécile)	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Victor Hugo (Rue de la Cécile – Rue Marguerite)	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue Victor Hugo (Rue Marguerite – Avenue Semard)	VALENCE	4	30	U
VC	Place Briand	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Place Championnet	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue de la Cécile	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Papin (Rue de la Cécile – Rue Semard)	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue de la Libération	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue des Auréats	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue des Mourettes	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue des Baumes	VALENCE	4	30	U
VC	Rue Chateauvert	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Montgolfier	VALENCE	5	10	U

Voie	Référence tronçon	Communes traversées	Cat	Largeur secteurs affectés (en mètres)	Tissus
VC	Rue Franklin	VALENCE	5	10	U
VC	Rue Senebier	VALENCE	4	30	U
VC	Avenue Juin	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Sevligné	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Paul Bert Sud (Rue de la Cécile sur 250 m)	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Rue Paul Bert Nord (250 m de la rue de la Cécile)	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue Carnot	VALENCE	4	30	U
VC	Faubourg Saint Jacques	VALENCE	3	100	U
VC	Passage Argonne	VALENCE	5	10	U
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	3	100	U
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	5	10	Ouvert
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Avenue de CHABEUIL	VALENCE	3	100	U
VC	Rue George Bonnet	VALENCE	5	10	U
VC	Route de Montélier	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Boulevard Kennedy	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Churchill	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Boulevard Roosevelt	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue Santy	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Avenue de Verdun	VALENCE	4	30	U
VC	Boulevard André	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Av Gambetta / Bd DeGaulle	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Av Gambetta / Bd DeGaulle	VALENCE	4	30	Ouvert
VC	Rue Faventines	VALENCE	4	30	U
VC	Ex RD 2507 N (échangeur Valence sud)	VALENCE	3	100	Ouvert
VC	Ex RD 94 (PR 42 +811 à 44 + 996)	NYONS	4	30	Ouvert

4/ Réseau ferré.

Vole	Communes traversées	Début	Fin	Cat	Longueur affectée (en mètres)	Tissus
Ligne Paris Lyon Marseille	SANT RAMBERT D'ALBON	571 + 414	Début du Tunnel de Cagnard	1	300	Ouvert
	ANDANCETTE					
	LAVEYRON					
	SANT VALLIER					
	FONSAS					
	SERVES SUR RHONE					
	EROME					
	GERVANS					
	CROZES HERMITAGE					
	TAIN L'HERMITAGE					
	MERCUROL					
	LA ROCHE DE GLUN	Fin du Tunnel du Cagnard	888 + 744			
	PONT DE L'ISERE					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE					
	BOURG LES VALENCE					
	VALENCE					
	PORTES LES VALENCE					
	ETOILE SUR RHONE					
	LIVRON SUR DROME					
	LORIOI SUR DROME					
	SAULCE SUR RHONE					
	LES TOURETTES					
	LA COUCOURDE					
SAVASSE						
MONTELMAR						
CHATEAUNEUF DU RHONE						
LA GARDE ADHEMAR						
DONZERE						
PIERRELATTE						
Ligne Valence Grenoble	SANT MARCEL LES VALENCE	7+800	9+732	3	100	Ouvert
	ALIXAN					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE	9+732	Limite est du département	4	30	Ouvert
	ROMANS SUR ISERE					
SANT PAUL LES ROMANS						
Ligne Grande Viteese	LAPYROUSE MORNAY	454 + 327	Limite sud du département	1	300	Ouvert
	MANTHES					
	MORAS EN VALLOIRE					
	SANT SORLIN EN VALOIRE					
	CHATEAUNEUF DE GALAURE					
	MUREILS					
	LA MOTTE DE GALAURE					
	CLAVEYSON					
	BREN					
	MARSAZ					
	CHAVANNES					
	CLERIEUX					
	GRANGES LES BEAUMONT					
	CHATEAUNEUF SUR ISERE					
	ALIXAN					
	SANT MARCEL LES VALENCE					
	MONTELIER					
	CHABEUIL					
	MONTVENDRE					
	MONTMEYRAN					
	UPIE					
	ROYNAC					
	MARSANNE					
	BONLIEU SUR ROUBION					
	LA LAUPIE					
	SAUZET					
	MONTBOUCHER SUR JABRON					
	VAUNAVEYS LA ROCHETTE					
	EURRE					
	CREST					
	DIVAJEU					
	CHABRILLAN					
LA ROCHE SUR GRANE						
ESPELUCHE						
ALLAN						
MALATAVERNE						
ROUSSAS						
LES GRANGES GONTARDES						
DONZERE						
LA GARDE ADHEMAR						
PIERRELATTE						

Article 4 :

Les bâtiments d'habitation, les bâtiments d'enseignement, les bâtiments de santé, de soins et d'action sociale, ainsi que les bâtiments d'hébergement à caractère touristique à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'article R571-43 du code de l'environnement.

L'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 à 12 de l'arrêté du 23 juillet 2013.

Article 5 :

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 sont :

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse et les infrastructures routières :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB(A))	Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence en période diurne (dB(A))	Niveau sonore au point de référence en période nocturne (dB(A))
1	86	81
2	82	77
3	76	71
4	71	66
5	66	61

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés conformément à la norme NF S 31-130 « Cartographie du bruit en milieu extérieur » à une hauteur de cinq mètres au-dessus du plan de roulement et :

- pour les rues en "U" : à deux mètres en avant de la ligne moyenne des façades ;
- pour les tissus ouverts : à une distance de dix mètres de l'infrastructure considérée. Ces niveaux sont augmentés de 3 dB(A) par rapport à la valeur en champ libre afin d'être équivalents à un niveau en façade. La distance est mesurée, pour les infrastructures routières, à partir du bord de la chaussée le plus proche, et pour les infrastructures ferroviaires, à partir du rail le plus proche. L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

Les notions de rues en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

Article 6 :

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs du département.

Article 7 :

Les communes concernées par le présent arrêté sont :

Liste des communes concernées par le classement sonore des voies 2013		
ALBON	EYMEUX	NYONS
ALIXAN	GERVANS	OURCHES
ALLAN	GRANE	PEYRINS
ALLEX	GRANGES LES BEAUMONT	PIEGON
ANCONNE	GRIGNAN	PIEGROS LA CLASTRE
ANDANCETTE	HOSTUN	PIERRELATTE
ANNEYRON	JAILLANS	PONSAS
AOUSTE SUR SYE	LA BATIE ROLLAND	PONT DE L'ISERE
ARTHEMONAY	LA BAUME D'HOSTUN	PORTES LES VALENCE
BEAUMONT LES VALENCE	LA BEGUDE DE MAZENC	REAUVILLE
BEAUMONT MONTEUX	LA COUCOURDE	ROMANS SUR ISERE
BEAUREGARD BARET	LA GARDE ADHEMAR	ROUSSAS
BEAUSSEMBLANT	LA LAUPIE	ROUSSET LES VIGNES
BEAUVALLON	LA MOTTE DE GALAURE	ROYNAC
BONLIEU SUR ROUBION	LA ROCHE DE GLUN	SAILLANS
BOURG DE PEAGE	LA ROCHE SUR GRANE	SAINT BARTHELEMY DE VALS
BOURG LES VALENCE	LAPEYROUSE MORNAY	SAINT DONAT SUR L'HERBASSE
BREN	LARNAGE	SAINT MARCEL LES SAUZET
CHABEUIL	LAVEYRON	SAINT MARCEL LES VALENCE
CHABRILLAN	LES GRANGES GONTARDES	SAINT NAZAIRE EN ROYANS
CHABRILLON	LES TOURETTES	SAINT PAUL LES ROMANS
CHANOS CURSON	LIVRON SUR DROME	SAINT PAUL TROIS CHATEAUX
CHANTEMERLE LES BLES	LORIOLE SUR DROME	SAINT RAMBERT D'ALBON
CHANTEMERLE LES GRIGNAN	MALATAVERNE	SAINT RESTITUT
CHATEAUNEUF DE GALAURE	MALISSARD	SAINT SORLIN EN VALOIRE
CHATEAUNEUF DU RHONE	MANTHES	SAINT UZE
CHATEAUNEUF SUR ISERE	MARGES	SAINT VALLIER
CHATUZANGE LE GOUBET	MARSANNE	SAULCE SUR RHONE
CHAVANNES	MARSAZ	SAUZET
CLAVEYSON	MERCUROL	SAVASSE
CLERIEUX	MIRABEL AUX BARONNIES	SERVES SUR RHONE
CLIOUSCLAT	MIRABEL ET BLACONS	SOLERIEUX
COLONZELLE	MONTBOUCHER SUR JABRON	SUZE LA ROUSSE
CONDORCET	MONTELEGER	TAIN L'HERMITAGE
CREST	MONTELIER	TULETTE
CROZES HERMITAGE	MONTELMAR	UPIE
DIE	MONTMEYRAN	VALAURIE
DIVAJEU	MONTOISON	VALENCE
DONZERE	MONTVENDRE	VAUNAVEYS LA ROCHETTE
EROME	MORAS EN VALLOIRE	VEAUNES
ESPELUCHE	MOURS SAINT EUSEBE	VENTEROL
ETOILE SUR RHONE	MUREILS	VINSOBRES
EURRE		

Article 8 :

Le présent arrêté doit être annexé par le maire de chaque commune visée à l'article 7, à son plan local d'urbanisme.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 doivent être reportés par le maire de chaque commune visée à l'article 7, dans les documents graphiques du plan local d'urbanisme.

Article 9 :

Une copie de cet arrêté doit être affichée à la mairie de chaque commune visée à l'article 7, pendant

un mois au minimum.

Article 10 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Grenoble (2 place de Verdun BP1135 38022 GRENOBLE Cedex 1) dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

Article 11 :

Des copies du présent arrêté sont adressées :

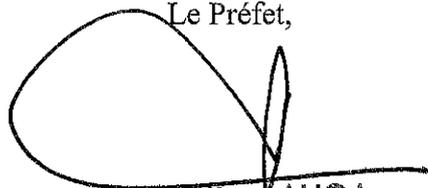
- aux sous-préfets de Die et Nyons,
- aux maires des communes visées à l'article 7,
- au directeur départemental des Territoires (DDT),
- au directeur régional de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL),
- au directeur territorial de l'agence régionale de santé (ARS),
- aux gestionnaires des réseaux concernés.

Article 12 :

M. le secrétaire général de la préfecture, Mme et M. les sous-préfets, M. le directeur départemental des Territoires et Mme ou M. le maire de chaque commune visée à l'article 7 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs.

Valence, le 20 NOV. 2014

Le Préfet,



Didier LAUGA