



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental de la Drôme (26)



3^{ème} échéance



LE DEPARTEMENT



SOMMAIRE

RESUME NON TECHNIQUE	4
1. CONTEXTE.....	5
1.1 Cadre réglementaire	5
1.2 Identification du réseau cartographié	5
1.3 Bruit et santé	8
1.3.1 L'échelle des bruits	8
1.3.2 Quelques repères sur l'échelle des bruits	8
1.3.3 L'arithmétique des décibels	9
1.3.4 Importance sur la santé	9
2. SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES	11
2.1 Indices acoustiques	11
2.1.1 L_{den} : indicateur jour, soir, nuit.....	11
2.1.2 L_n : indicateur nuit.....	11
2.2 Les différents types de carte.....	12
2.3 Résultats des cartes de bruit	13
3. DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE.....	15
3.1 Identification des zones à enjeux	15
3.2 Hiérarchisation des zones à enjeux	19
3.3 Identification des zones calmes	20
4. OBJECTIFS DE RÉDUCTION DU BRUIT	21
4.1 Articulations entre indicateurs européens et indicateurs français.....	21
4.2 Objectifs acoustiques.....	21
4.2.1 Réduction du bruit à la source	21
4.2.2 Réduction du bruit par renforcement de l'isolation des façades.....	21
4.3 Définition d'un Point Noir du Bruit.....	22
5. PLAN D' ACTIONS.....	23
5.1 Actions réalisées aux cours des dix dernières années.....	23
5.1.1 Prévention et sensibilisation au bruit	23
5.1.2 Investissements dans les infrastructures de transport et la sécurité.....	23
5.1.3 Développement des modes doux et transports collectifs	25
5.1.4 Actions réalisées dans le cadre du PPBE	26
5.2 Les actions de prévention ou de réduction prévues entre 2019 et 2013.....	27
5.2.1 Poursuite des actions engagées	27
5.2.2 Actions programmées découlant de l'adoption du précédent PPBE.....	28
6. SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D' ACTIONS.....	29
6.1 Suivi et évaluation du plan d'actions.....	29
6.2 Mise en cohérence des outils.....	29
ANNEXE 1 -FICHES DÉTAILLÉES DES ZONES A ENJEUX	30

ANNEXE 2 – LISTE DES ACTIONS REALISEES OU PROGRAMMEES.....	58
Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018.....	58
Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023.....	65

RESUME NON TECHNIQUE

La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, prévoit que les grandes agglomérations et grandes infrastructures de transports fassent l'objet de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette directive a été transposée dans le droit français au travers des textes suivants : décret du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006 dans lesquels sont précisées les modalités d'application.

Le Conseil Départemental de la Drôme est concerné par ce texte en tant que gestionnaire d'infrastructures routières supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

Les cartes de bruit sont réalisées par les services de l'Etat, et les gestionnaires des infrastructures cartographiées sont tenus de réaliser les PPBE. Le Département de la Drôme est donc concerné par la réalisation d'un PPBE en qualité de gestionnaire des routes départementales. Les éléments seront ensuite transmis aux services de l'Etat, qui fourniront les informations à la Commission Européenne.

Pour ce faire, un diagnostic a été mené à partir des cartes de bruit, de la politique routière du Département, du bilan des actions menées par le passé, et de repérages sur le terrain. Des zones dites « à enjeux » ont été délimitées, au sein desquelles des bâtiments sensibles (habitations ou établissements de soins/santé et d'enseignement) sont exposés à des niveaux sonores élevés, et dépassent potentiellement des seuils fixés par la réglementation.

Trente zones à enjeux ont été recensées le long du réseau routier départemental étudié pour cette nouvelle échéance.

Il convient de rappeler que le présent plan s'inscrit dans le prolongement du PPBE de 2^{ème} échéance approuvé par l'Assemblée départementale, par délibération en date du 27 avril 2015, et visé par le Préfet de la Drôme le 4 mai 2015. Ainsi, un certain nombre d'actions améliorant l'environnement sonore du territoire ont déjà été engagées par le Département. A titre d'exemples, sur les dix dernières années, plusieurs secteurs à forts enjeux ont été traités dans le contexte de l'appel à projet de l'ADEME. Il a également investi dans la création de 7 déviations de centre-ville et prévoit 4 nouveaux contournements pour les prochaines années. Dans le cadre d'une démarche environnementale, le Département incite et favorise également l'usage des modes doux (développement d'un important réseau de voies vertes et de bandes multifonctionnelles) et des modes alternatifs à l'autosolisme (création de parkings de covoiturage...).

Concernant les nouvelles zones à enjeux à traiter, leurs configurations ne permettent pas toujours la mise en place de protections acoustiques (écran ou merlon). Les actions menées seront de différents types :

- mise en place d'enrobés phoniques ou BBTM (Bétons Bitumineux Très Minces).
- réduction de vitesse réglementaire.
- traitement acoustique pour les façades des bâtiments considérés en Point Noir Bruit (PNB).

Enfin, le Département poursuivra sa politique d'aide des communes au réaménagement de routes départementales traversant des agglomérations tout en étant vigilant sur l'impact acoustique de ces projets. Des comptages de trafics complémentaires et des mesures de bruit seront réalisés pour fiabiliser le diagnostic.

Une mise à disposition de ce projet de PPBE, durant une période de deux mois, permet de recueillir les observations et les avis des usagers. Les remarques formulées à cette occasion seront analysées et présentées en annexe du PPBE finalisé.

Un suivi annuel du plan sera effectué par le Département. Ce PPBE fera l'objet d'un bilan et d'une mise à jour à échéance 2024.

1. CONTEXTE

1.1 CADRE REGLEMENTAIRE

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les États membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'ambition de la directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La transposition de la directive en droit français donne le cadre et l'occasion d'une prise en compte du bruit par toutes les politiques publiques :

- loi 2005-1319 de 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement ;
- ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;
- décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;
- arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R.147-5-1 du code de l'urbanisme ;
- arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

En application des articles L.572-1 à L.572-11 et R.572.-1 à R572-11 du code de l'environnement, traduisant en droit français la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, le Département de l' Drôme procède à la révision de son PPBE su al base des cartes de bruit de 3^{ème} échéance produites par le CEREMA de Lyon et arrêtés par le Préfet le 29 juin 2018.

1.2 IDENTIFICATION DU RESEAU CARTOGRAPHIE

Lors de l'élaboration des cartes de bruit, le CEREMA de Lyon a étudié 31 itinéraires de routes départementales supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules représentant environ 161 kilomètres.

Il convient néanmoins de préciser que certains de ces itinéraires, déclassés en voirie communale, ont par erreur été cartographiés et comptabilisés en route départementale. Ainsi, 5 des 31 secteurs cartographiés ne sont pas concernés par cette étude car déclassés dans leur intégralité.

Numéro ancienne RD	Commune gestionnaire	Commentaire
D11	Montélimar	Section cartographiée déclassée avant le PR 2-207
D11A	Montélimar	Itinéraire cartographié déclassé en totalité
D92	Romans-sur-Isère	Itinéraire cartographié déclassé en totalité
D432	Bourg-lès-Valence	Itinéraire cartographié déclassé en totalité

Numéro ancienne RD	Commune gestionnaire	Commentaire
D538A	Valence	Section cartographiée déclassée avant le PR 13+520
D540	Montélimar	Section cartographiée déclassée avant le PR 3-804
D540A	Montélimar	Itinéraire cartographié déclassé en totalité
D2092N	Romans-sur-Isère	Itinéraire cartographié déclassé en totalité

Tableau 1 - Itinéraires cartographiés déclassés en voirie communale

Par conséquent, ce sont donc 26 routes départementales qui sont étudiées dans le présent plan.

Ces itinéraires sont pour la plupart reconduits à l'identique entre les cartes de bruit de 2^{ème} et 3^{ème} échéance, à l'exception de ceux réexaminés et présentés en **bleu accentué** dans le tableau ci-dessous.

Ce réexamen s'explique :

- PAR UNE BAISSSE DE TRAFIC PARTIELLE POUR LA D7 ;
- PAR LA MISE EN SERVICE DE LA DEVIATION DE CHANOS-CURSON ET DU CONTOURNEMENT NORD-OUEST DE ROMANS-SUR-ISERE (CNOR) ET LE DECLASSEMENT DE CERTAINES SECTIONS EN VOIRIE COMMUNALE POUR LA D532 ;
- PAR UN DECLASSEMENT PARTIEL EN ROUTE COMMUNALE POUR LA D538 ;
- PAR UN LINEAIRE ABONDE D'ANCIENNES VOIES COMMUNALES SUR MONTELMAR POUR LA D540 ;
- PAR UN CHANGEMENT D'ITINERAIRE SUR LA COMMUNE DE PIERRELATTE POUR LA D858.

Nom de l'itinéraire	Longueur en km
D7	4,98
D11	3,88 (moins le linéaire déclassé)
D51	0,17
D59	8,58
D67	0,18
D68	6,07
D71	2,03
D93	8,59
D95N	0,3
D104N	3,94
D111	13,7
D164	7,75
D261	2,78
D458	8,72
D532	32,51

Nom de l'itinéraire	Longueur en km
D532A	1,99
D532C	1,42
D533N	0,25
D534N	1,12
D538	14,08
D538A (moins le linéaire déclassé)	6,43
D540 (moins le linéaire déclassé)	6,2
D858	1,8
D886	0,13
D2007	8,24
D2532N	5,18

Tableau 2 - Infrastructures routières étudiées dans le PPBE

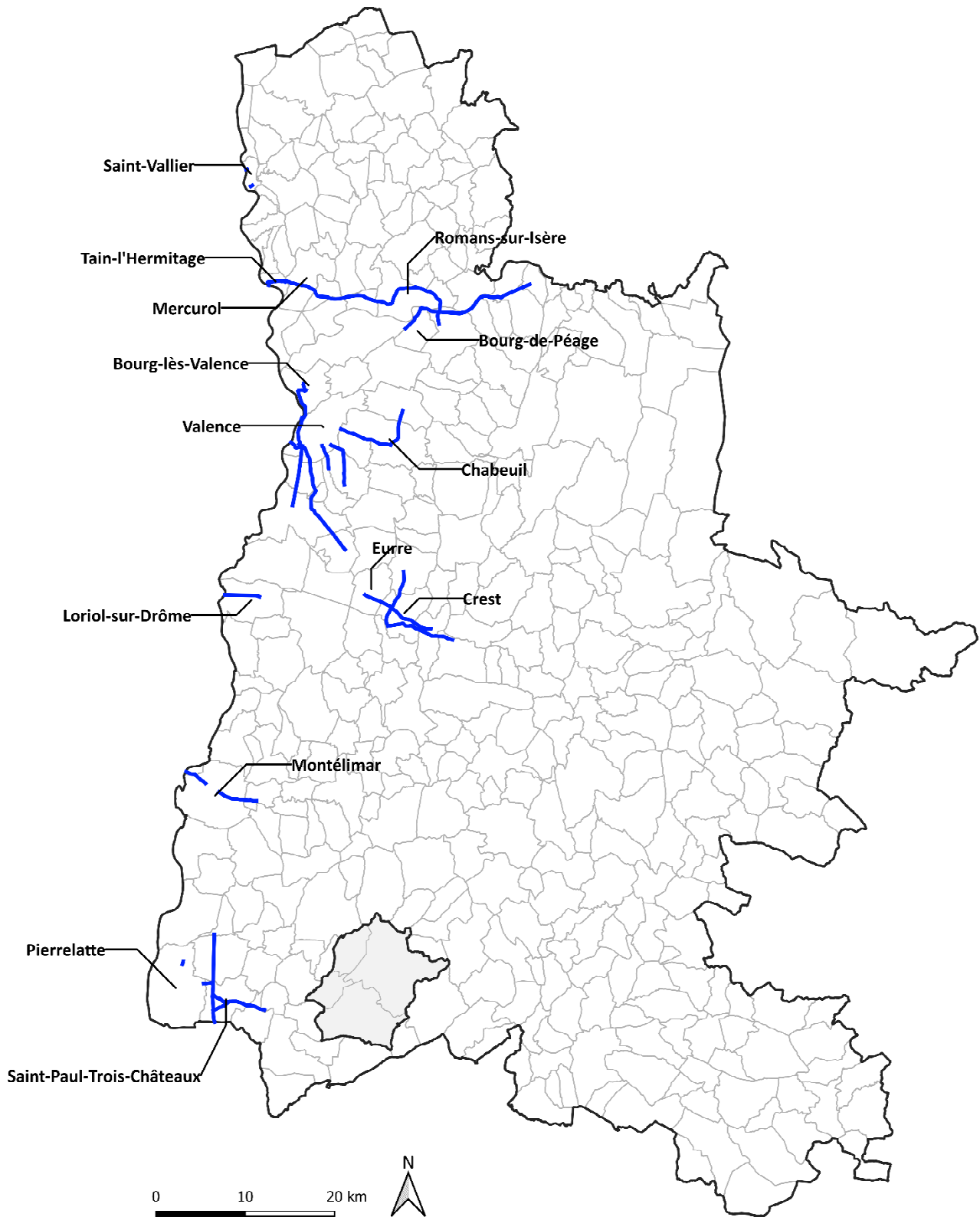


Figure 1 - Routes départementales étudiées dans le PPBE

1.3 BRUIT ET SANTE

Le son est dû à la différence instantanée entre la pression de perturbation (le bruit) et la pression atmosphérique. Le son, ou vibration acoustique, est un mouvement des particules d'un milieu élastique de part et d'autre d'une position d'équilibre.

L'émission est le mécanisme par lequel une source de son communique un mouvement oscillatoire au milieu ambiant.

La propagation est le phénomène par lequel ce mouvement est transmis de proche en proche à tout le milieu.

La réception est le phénomène par lequel ce son est capté par un dispositif, par exemple un microphone ou une oreille humaine.

Le bruit est un ensemble de sons provoquant, pour celui qui l'entend, une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante.

1.3.1 L'échelle des bruits

Un bruit se caractérise d'abord par son niveau sonore, son intensité. L'unité utilisée est le décibel (dB). L'oreille humaine est capable de percevoir un son compris entre 0 dB et 120 dB, seuil de douleur. À partir de 140 dB, il y a perte d'audition.

1.3.2 Quelques repères sur l'échelle des bruits

Notre oreille est plus sensible aux moyennes fréquences qu'aux basses et hautes fréquences. Pour tenir compte de ce comportement physiologique de l'oreille, les instruments de mesure sont équipés d'un filtre dit « de pondération A » dont la réponse en fréquence est la même que celle de l'oreille. L'unité de mesure s'appelle alors le décibel pondéré A (dB(A)).

Il permet de décrire globalement la sensation quand l'excitation sonore couvre une large plage de fréquences, ce qui est le cas de presque tous les bruits auxquels nous sommes soumis.

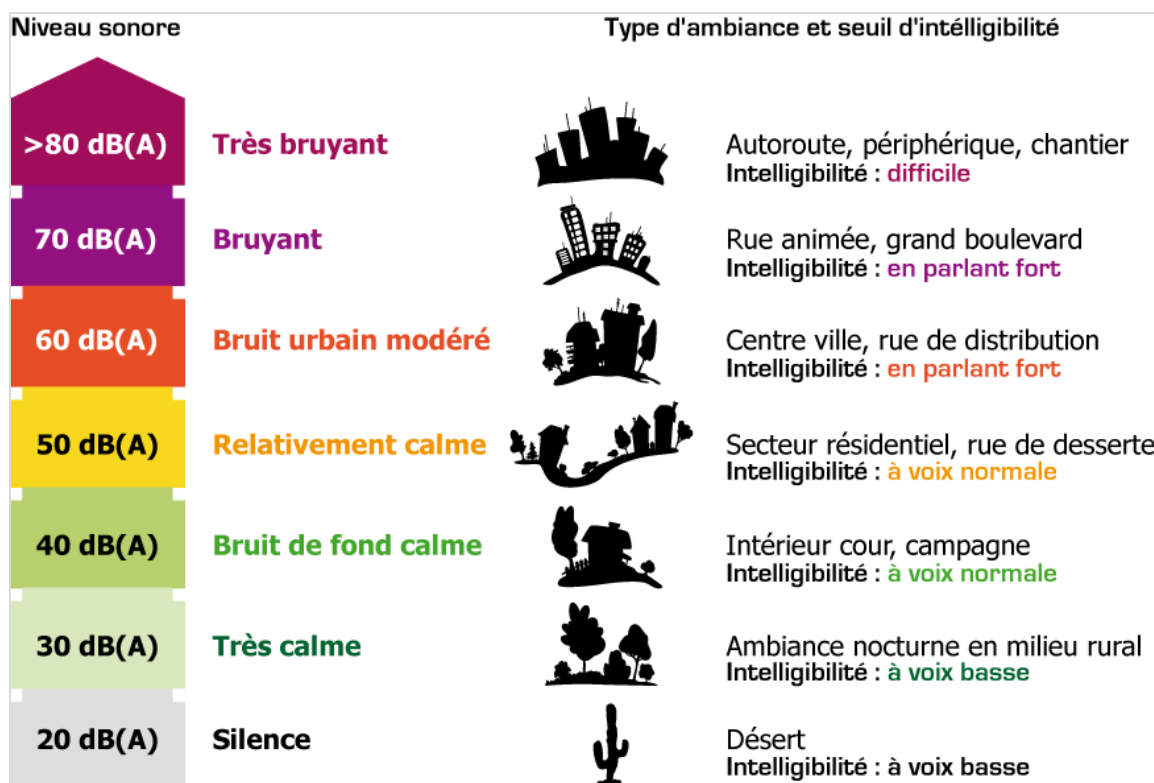


Figure 2 - Échelle des niveaux sonores

1.3.3 L'arithmétique des décibels

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB). Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique : un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB.

Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture.



Figure 3 - Addition de deux sources de bruit de même intensité

Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (l'augmentation est alors de 10 dB environ).

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	c'est augmenter le niveau sonore de	c'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : On fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3 dB.
4	6 dB	Nettement : On constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6 dB.
10	10 dB	De manière flagrante : On a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort.
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : Une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention.
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter.

Tableau 3 - Arithmétique des décibels

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

1.3.4 Importance sur la santé

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

- perturbations du sommeil (à partir de 30 dB(A)).
- interférence avec la transmission de la parole (à partir de 45 dB(A)).
- effets psycho physiologiques (65 à 70 dB(A)).
- effets sur les performances.
- effets sur le comportement avec le voisinage et gêne.
- effets biologiques extra-auditifs.
- effets subjectifs et comportementaux.
- déficit auditif du au bruit (80 dB(A)) seuil d'alerte pour l'exposition au bruit en milieu de travail.

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées. La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruits excessifs est le sommeil. Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports.

2. SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

Les cartes de bruit stratégiques des grandes infrastructures routières sont des documents de diagnostic à l'échelle du département et visent à donner une représentation de l'exposition des populations au bruit des routes supportant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules.

Leur lecture ne peut être comparée à des mesures de bruit sans un minimum de précaution, mesures et cartes ne cherchant pas à représenter les mêmes effets, il s'agit au travers des cartes d'essayer de représenter un niveau de gêne.

L'analyse de ces cartes doit être faite au regard des paramètres de réalisation :

- les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4 mètres (hauteur imposée par les textes réglementaires) ;
- les niveaux de bruit sont calculés avec des trafics moyens sur l'année (Trafic Moyen Journalier Annuel ou TMJA) ;
- les cartes sont réalisées à une échelle macroscopique (1/25 000).

2.1 INDICES ACOUSTIQUES

Les indicateurs L_{den} et L_n sont exprimés en décibels « pondérés A » dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.



Figure 4 - Échelle des indicateurs acoustiques

2.1.1 L_{den} : indicateur jour, soir, nuit

Le L_{den} permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h et correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- la période jour (« **d**ay ») de 6h à 18h ;
- la période soir (« **e**vening ») de 18h à 22h ;
- la période nuit (« **n**ight ») de 22h à 6h.

Il prend en compte la sensibilité particulière de la population dans les tranches horaires soir et nuit en majorant le bruit sur ces périodes de 5dB(A) et 10dB(A) respectivement.

2.1.2 L_n : indicateur nuit

Le L_n est destiné à rendre compte uniquement des perturbations du sommeil observées chez les personnes exposées au bruit en période nocturne.

Cet indicateur acoustique correspond à la période nocturne uniquement (22h-6h).

2.2 LES DIFFERENTS TYPES DE CARTE

Les cartes de bruit présentées constituent un premier « référentiel » construit à partir de données officielles disponibles au moment de leur établissement. Elles sont donc destinées à évoluer.

Elles permettent de visualiser le niveau moyen annuel d'exposition au bruit et d'identifier la contribution de chacune des sources de bruit.

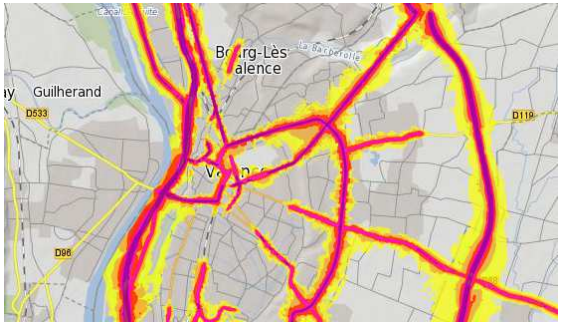
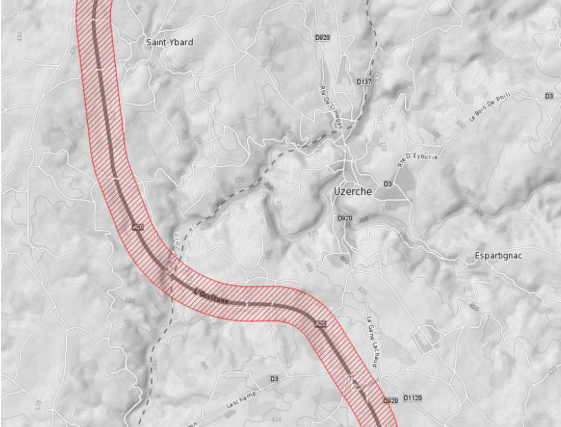

	<p>Les cartes de type A ou cartes des niveaux d'exposition au bruit font apparaître par pas de 5 dB(A) les zones exposées à plus de 55 dB(A) en L_{den} et 50 dB(A) en L_n.</p>								
	<p>Les cartes de type B ou cartes des secteurs affectés par le bruit représentent les secteurs associés au classement des infrastructures.</p> <p>Le classement sonore des infrastructures de transports terrestres constitue un dispositif réglementaire spécifique. Il se traduit par une classification du réseau des transports terrestres par tronçons auxquels sont affectés une catégorie sonore et la délimitation des secteurs affectés par le bruit. La largeur de ce secteur varie de 10 à 300 mètres et entraîne des prescriptions en matière d'urbanisme (isolation acoustique renforcée).</p> <p>Ces cartes sont opposables aux Plans Locaux d'Urbanisme.</p>								
	<p>Les cartes de type C ou cartes de dépassement des valeurs limites représentent les zones où les valeurs limites sont dépassées.</p> <p>On considère qu'il s'agit du seuil à partir duquel un bruit va provoquer une « gêne » pour les habitants.</p> <table border="1" data-bbox="837 1612 1348 1892"> <thead> <tr> <th colspan="2">Valeurs limites, en dB(A)</th> </tr> <tr> <th>Indicateurs</th> <th>Route</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>L_{den}</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>L_n</td> <td>62</td> </tr> </tbody> </table>	Valeurs limites, en dB(A)		Indicateurs	Route	L_{den}	68	L_n	62
Valeurs limites, en dB(A)									
Indicateurs	Route								
L_{den}	68								
L_n	62								

Tableau 4 - Présentation des différents types de carte de bruit

2.3 RESULTATS DES CARTES DE BRUIT

Le tableau suivant, issu du résumé non technique des cartes de bruit stratégiques de 3^{ème} échéance de la Drôme, présente les statistiques sur l'exposition au bruit des populations et des établissements sensibles (soins/santé et enseignement).

Route	Lden > 68 dB(A)		Ln > 62 dB(A)	
	Populations	Établissements sensibles	Populations	Établissements sensibles
D7	462	0	106	0
D11	25	0	14	0
D11A	0	0	0	0
D51	0	0	0	0
D59	2	0	0	0
D67	0	0	0	0
D68	13	0	7	0
D71	0	0	0	0
D92	0	0	0	0
D93	153	0	0	0
D95N	0	0	0	0
D104N	32	0	5	0
D111	116	0	85	0
D164	0	0	0	0
D261	0	0	0	0
D432	2	0	0	0
D458	13	0	2	0
D532	191	0	48	0
D532A	177	0	0	0
D532C	0	0	0	0
D533N	0	0	0	0
D534N	0	0	0	0
D538	31	0	0	0
D538A	8	0	0	0
D540	244	0	65	0
D540A	144	0	0	0
D858	35	0	14	0
D886	0	0	0	0
D2007N	10	0	2	0
D2092N	194	0	0	0
D2532N	52	0	5	0
TOTAL	1 904	0	353	0

Les résultats montrent que :

- sur la période globale de 24 heures (indicateur L_{den}), un peu plus de **1 900 personnes** sont potentiellement impactés par des niveaux sonores supérieurs au seuil réglementaire,
- sur la période nocturne (indicateur L_n), **350 personnes** sont potentiellement exposées à des niveaux sonores supérieurs à 62 dB(A).

Les cartes stratégiques de bruit sont issues de modélisation informatique (intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit - trafic, pourcentage de poids lourds, vitesse réglementaire...). Aussi, elles doivent être interprétées comme une évaluation du bruit et non pas comme une situation réelle. Leurs résultats sont affinés plus loin dans le volet « Diagnostic Acoustique » en examinant plus précisément les zones détectées et en prenant en compte les zones déjà traitées.

3. DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE

Le diagnostic acoustique du PPBE du Département de la Drôme est établi sur la base :

- DES ETUDES DE FIABILISATION DES PNB ET DU BILAN DES OPERATIONS D'INSONORISATION DE FAÇADES REALISEES A LA SUITE DU PPBE DE 2^{EME} ECHEANCE ;
- DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT PRODUITES EN 2018 PAR LE CEREMA DE LYON POUR LES ITINERAIRES REEXAMINES DEPUIS L'ECHEANCE PRECEDENTE ;
- DES INFORMATIONS DISPONIBLES DANS LE PPBE DE 2^{EME} ECHEANCE POUR LES VOIES DEPARTEMENTALES RECONDUITES A L'IDENTIQUE.

L'ensemble de ces documents a donc été finement analysé afin de déterminer les secteurs et les bâtiments sensibles affectés par le bruit routier.

Toutes les zones de dépassement des valeurs limites avérées ou potentielles font l'objet d'une fiche détaillée en annexe du présent document.

3.1 IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX

L'analyse des cartes de bruit a mis en évidence 30 secteurs exposés. La carte ci-dessous représente ces secteurs référencés.

Par ailleurs, 3 autres secteurs présentent des trafics journaliers inférieurs à 8 200 véhicules (secteurs n°25, 28 et 29). Ils ne sont donc pas concernés par le présent PPBE.

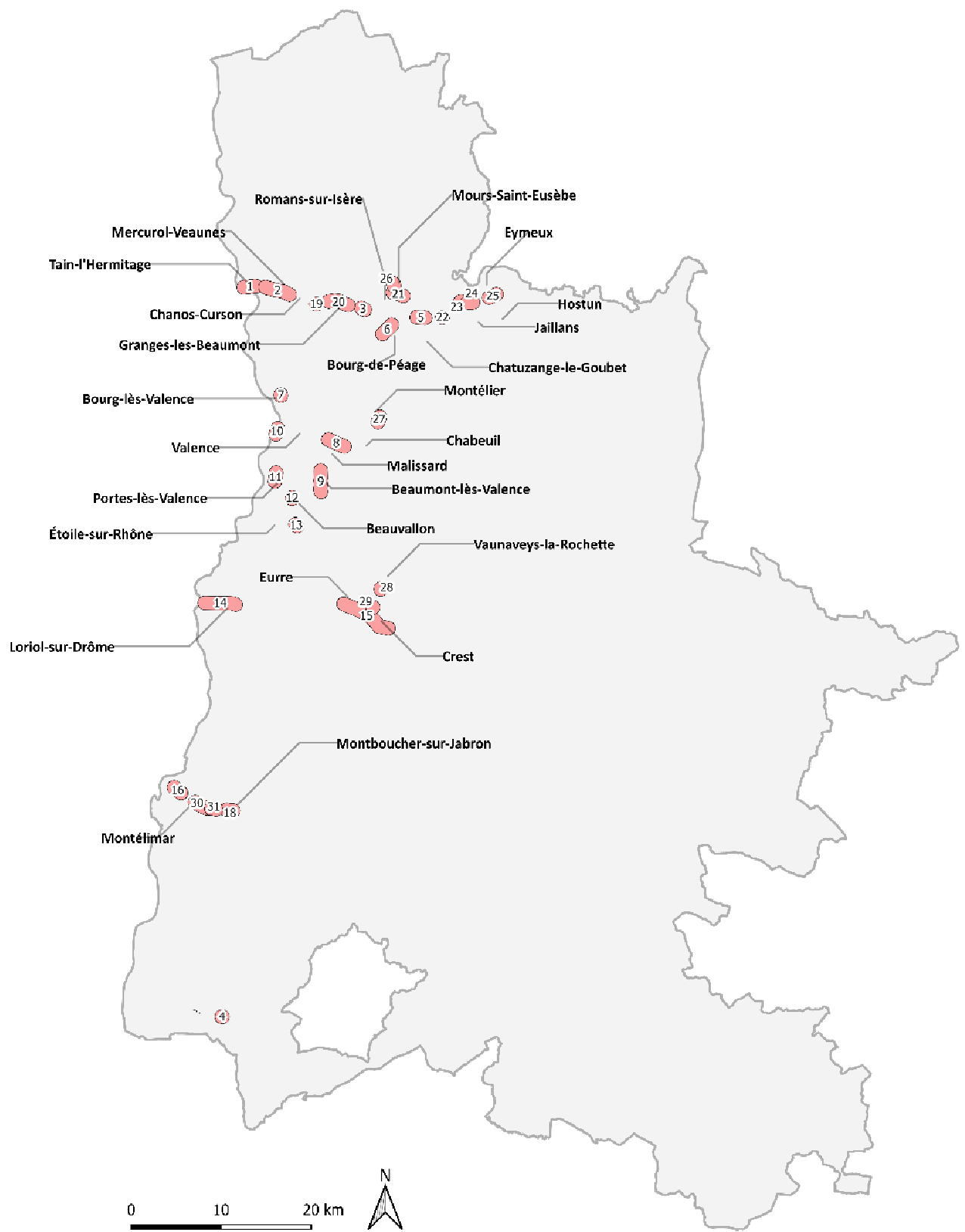


Figure 5 - Localisation des zones à enjeux

La majorité des secteurs exposés concerne des routes départementales situées à proximité des grands centres urbains de la Drôme.

Le tableau suivant présente le nombre de bâtiments d'habitation, de logements ainsi que le nombre d'établissements d'enseignement potentiellement exposés à un dépassement des valeurs limites (pour rappel, aucun établissement de santé n'est constaté en dépassement dans le diagnostic) après analyse des cartes.

Lorsque le CEREMA de Lyon n'a pas procédé à la révision des cartes de bruit, les zones à enjeux identifiées dans le cadre du PPNB précédent aux abords de ces axes ont été reconduites à l'identique (en vert dans le tableau suivant)

Par ailleurs, à la suite du PPBE de 2^{ème} échéance, le Département de la Drôme s'est engagé dans une démarche visant à limiter les nuisances sonores générées par le trafic aux abords des routes départementales D7, D2532N, D532A, D93, D104N et D11 dans la traverse des communes de Bourg-de-Péage, Portes-Lès-Valence, Tain-l'Hermitage, Crest, Eurre, Loriol-sur-Drôme et Montélimar.

Ainsi, 4 secteurs à enjeux identifiés dans le cadre du PPBE précédent et toujours concernés par la présente échéance ont d'ores et déjà été traités, et 2 autres zones sont actuellement en cours de traitement (**en gris** dans le tableau suivant). Les habitations, logements et populations indiqués pour mémoire dans le tableau ne sont pas comptabilisés dans les totaux finaux.

Id PPBE 2	Route	Commune (s)	Habitations en dépassement		Logements en dépassement		Population	Bâtiments d'enseignement en dépassement Lden	Travaux réalisés (PNB traités)
			Lden	Ln	Lden	Ln			
1	D532A	Tain-L'hermitage			74		148	-	28
2	D532	Mercuriol	5	2	5	2	15	-	-
3	D532	Romans-sur-Isère	2	1	2	1	4	-	-
4	D59	Saint-Paul-Trois-Châteaux	1	1	1	1	3	-	-
5	D532	Chatuzange-le-Goubet	5	3	5	3	11	-	-
6	D2532N	Bourg-de-Péage			12		30	-	2
7	D2007N	Bourg-lès-Valence	1	0	1	0	3	-	-
8	D68	Chabeuil / Malissard	6	3	6	3	18	-	-
9	D538A	Beaumont-lès-Valence	2	0	2	0	6	-	-
10	D2007N	Valence	3	2	3	2	8	-	-
11	D7	Portes-lès-Valence			43		78	-	2
12	D111	Beauvallon	3	1	5	4	15	-	-
13	D111	Étoile-sur-Rhône	2	0	4	0	12	-	-
14	D104N	Loriol-sur-Drôme	16	16	13	13	20	-	6 en cours

Id PPBE 2	Route	Commune (s)	Habitations en dépassement		Logements en dépassement		Population	Bâtiments d'enseignement en dépassement Lden	Travaux réalisés (PNB traités)
			Lden	Ln	Lden	Ln			
15	D93	Crest et Eurre			51		61	-	17
16	D11	Montélimar	10	10	10	10	14	1	2 en cours
18	D540	Montboucher -sur-Jabron	16	8	19	9	55	-	-
19	D532	Chanos- Curson	1	0	1	0	2	-	-
20	D532	Granges-les- Beaumont	9	0	11	0	25	-	-
21	D532	Romans-sur- Isère et Mours-Saint- Eusèbe	30	0	33	0	71	-	-
22	D532	Chatuzange- le-Goubet	1	0	1	0	2	-	-
23	D532	Eymeux	1	0	1	0	2	-	-
24	D532	Eymeux et Jaillans	15	10	15	10	42	-	-
26	D538	Mours-Saint- Eusèbe	2	0	2	0	7	-	-
27	D538	Montélier	5	0	10	0	21	-	-
30	D540	Montélimar	29	11	58	19	135	-	-
31	D540	Montélimar	2	2	2	2	5	-	-
Total			141	44	187	562	462		57

Tableau 6 - Zones à enjeux identifiées aux abords des itinéraires étudiés

3.2 HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX

Pour les zones non traitées à la suite du précédent plan, le PPBE devra présenter un programme d'actions visant à réduire l'exposition au bruit des bâtiments sensibles exposés au-delà des seuils. Pour cela la liste des zones doit être hiérarchisée.

Un classement par ordre de priorité est donc proposé dans le tableau suivant. Le code de priorité suivant est appliqué : +++ (prioritaire), ++, +.

Ce classement est fonction du nombre de logements et de la population exposés, de la présence d'établissements sensibles et des niveaux sonores simulés en façade des bâtiments.

Id PPBE	Route	Commune(s)	Nombre de logements en dépassement		Population	Bâtiments d'enseignement ou de santé en dépassement L _{den}	Priorité
			L _{den}	L _n			
2	D532	Mercuriol	5	2	15	-	++
3	D532	Romans-sur-Isère	2	1	4	-	++
4	D59	Saint-Paul-Trois-Châteaux	1	1	3	-	Enjeux très faibles
5	D532	Chatuzange-le-Goubet	5	3	11	-	++
7	D2007N	Bourg-lès-Valence	1	0	3	-	+
8	D68	Chabeuil / Malissard	6	3	18	-	++
9	D538A	Beaumont-lès-Valence	2	0	6	-	+
10	D2007N	Valence	3	2	8	-	++
12	D111	Beauvallon	5	4	15	-	++
13	D111	Étoile-sur-Rhône	4	0	12	-	++
18	D540	Montboucher-sur-Jabron	19	9	55	-	+++
19	D532	Chanos-Curson	1	0	2	-	+
20	D532	Granges-les-Beaumont	11	0	25	-	++
21	D532	Romans-sur-Isère et Mours-Saint-Eusèbe	33	0	71	-	+++
22	D532	Chatuzange-le-Goubet	1	0	2	-	+
23	D532	Eymeux	1	0	2	-	+
24	D532	Eymeux et Jaillans	15	10	42	-	++
26	D538	Mours-Saint-Eusèbe	2	0	7	-	+
27	D538	Montélier	10	0	21	-	+++
30	D540	Montélimar	58	19	135	-	+++
31	D540	Montélimar	2	2	5	-	+

Tableau 7 - Hiérarchisation des zones à enjeux

3.3 IDENTIFICATION DES ZONES CALMES

La directive européenne 2002/49/CE crée la notion de zones calmes et fixe comme objectif de les définir et de les préserver. Le Code de l'Environnement définit, à l'article L.572-6, Les zones calmes comme étant "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 de ses activités".

Le Conseil Départemental est concerné par la directive en qualité de gestionnaire d'infrastructures, cependant il gère également des Espaces Naturels Sensibles (ENS) ainsi que des parcs.

30 sites drômois sont classés ENS pour une surface totale d'environ 7 250 hectares. Parmi ces 30 sites, 9 sont propriétés du Département : à eux seuls, ils représentent près de 6 000 hectares. Un peu plus d'une vingtaine d'autres ENS ont été acquis par des communes ou communautés de communes avec l'aide financière et technique du Département.

Les Espaces Naturels Sensibles gérés par le Département sont les suivants :

- Le parc départemental de Lorient.
- Le plateau d'Ambel.
- L'alpage de Font d'Urle.
- La forêt de Saoû.
- Le marais des Boulignons.
- La montagne de Glandasse.
- L'alpage du Jardin du Roy.
- La montagne du Sapey.
- Le serre de l'Âne.



Une réflexion a été engagée pour qualifier ces ENS en zone calme, car la définition de zone calme est très proche de la politique du Conseil Départemental concernant ces espaces.

Cependant le Département n'a pas la compétence ni la connaissance des activités, des voiries et des projets voisins aux parcs. Aussi il est difficile de déclarer ces espaces en zones calmes.

Le Département est néanmoins favorable pour mener des actions en faveur de la protection de ces zones, en partenariat avec les communes et agglomérations que le solliciteront.

4. OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

4.1 ARTICULATIONS ENTRE INDICATEURS EUROPEENS ET INDICATEURS FRANÇAIS

La directive européenne impose aux états membres l'utilisation des indicateurs Lden et Ln.

Dès lors que l'on passe à la phase de traitement, les objectifs se basent sur des indicateurs réglementaires français LAeqT (T correspond à une période des 24 heures) et sur des seuils antérieurs à l'application de la directive.

4.2 OBJECTIFS ACOUSTIQUES

4.2.1 Réduction du bruit à la source

Pour vérifier l'efficacité des mesures de réduction du bruit à la source, les niveaux sonores évalués en façade des bâtiments après la mise en place des traitements ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes :

Indicateurs	Route et/ou ligne à Grande Vitesse***	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
LAeq (22h-6h)	60 dB(A)	63 dB(A)	63 dB(A)
LAeq (6h-18h)	65 dB(A)	--	--
LAeq (18h-22h)	65 dB(A)	--	--

4.2.2 Réduction du bruit par renforcement de l'isolation des façades

Dans le cas d'une réduction du bruit par renforcement de l'isolation des façades, les objectifs d'isolement acoustique sont les suivants :

Objectifs d'isolement acoustique $D_{nT,A,tr}^*$			
Indicateurs	Route et/ou ligne à Grande Vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35	-	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

* $D_{nT,A,tr}$ est l'isolement acoustique standardisé pondéré selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

4.3 DEFINITION D'UN POINT NOIR DU BRUIT

Il existe trois critères à respecter pour qu'un bâtiment soit considéré comme PNB :

- un PNB est un bâtiment sensible localisé dans une zone bruyante engendrée par au moins une infrastructure de transport terrestre, et qui répond aux critères acoustiques suivants (le dépassement d'une seule de ces valeurs est suffisant) :

Indicateurs	Route et/ou ligne à Grande Vitesse ***	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h) *	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h-6h) *	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden **	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Lnight **	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

* à 2 m en avant de la façade, correspond aux indicateurs de la réglementation française actuelle

** hors façade selon la définition des indicateurs européens

*** valeurs uniquement applicables aux lignes LGV avec des TGV circulant à plus de 250 km/h

NB : un super PNB est caractérisé par un dépassement du seuil le jour et la nuit ou de plus de 5 dB(A) sur le jour ou la nuit.

Les indicateurs LAeq (6h-22h) et LAeq (22h-6h) sont calculés selon la norme NFS 31-133 ou mesurés selon les normes NFS 31-085 concernant la mesure du bruit routier ou NFS 31-088 concernant la mesure du bruit ferroviaire.

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

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

5. PLAN D' ACTIONS

Conformément à la réglementation, le Département a procédé à un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des dix dernières années et prévues dans les cinq années à venir.

5.1 ACTIONS REALISEES AUX COURS DES DIX DERNIERES ANNEES

5.1.1 Prévention et sensibilisation au bruit

Dans le cadre d'une démarche de développement durable, le Département a mis en place plusieurs dispositifs pour lutter contre les nuisances sonores en amont des projets :

Schéma d'Orientations des Déplacements Routiers (SODeR)

Initié en 2007, ce document présente les orientations du Département en matière de politique routière. Des préconisations contre les nuisances sonores y figurent, notamment des réductions de vitesse à l'entrée des villes ou encore une meilleure prise en compte de l'impact environnemental dans les projets.

Formation des acteurs à la problématique bruit

Depuis 2009, les techniciens des bureaux d'étude œuvrant sur les différents projets routiers sont sensibilisés à l'acoustique et formés à la réglementation existante. L'objectif est de maîtriser l'enjeu « bruit » dans les projets, mieux considérer les remarques lors des enquêtes publiques et s'assurer que l'acoustique soit correctement prise en compte.

Recommandations pour la construction

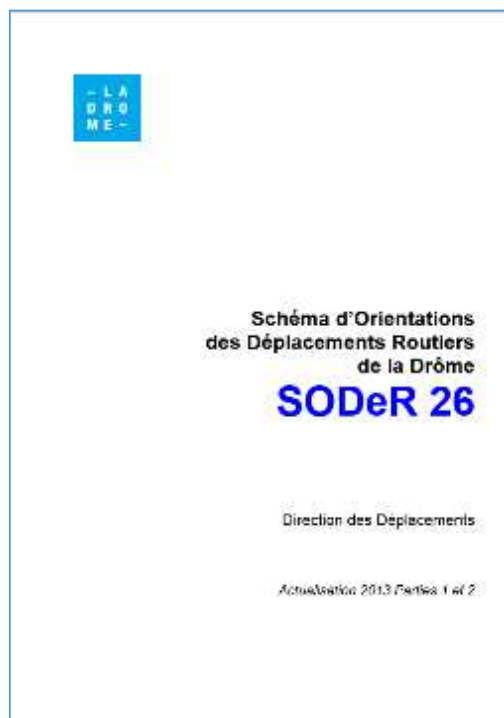
La Direction des Déplacements a rédigé une fiche d'orientation (réf. : F1 du SODeR) regroupant des recommandations à destination des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). Les principes défendus concernent essentiellement les enjeux de sécurité. L'acoustique est également prise en compte en rappelant des marges de recul des bâtiments en fonction du classement de la voie.

5.1.2 Investissements dans les infrastructures de transport et la sécurité

Le Conseil Départemental de la Drôme est chargé de l'entretien, de la réparation et de l'amélioration du réseau de routes départementales. Cette compétence est stratégique pour l'aménagement du territoire. Les différents projets et travaux sont programmés dans un plan pluriannuel. Certaines de ces actions ont un impact bénéfique direct sur l'environnement sonore :

Financement des traverses d'agglomération

Chaque année, le Département de la Drôme finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagement de routes départementales en traverses de zone agglomérée afin de faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons, meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées. Ces travaux s'élèvent à environ 6,7 M€ HT par an et sont financés en moyenne à 22,4 % par le Conseil Départemental.





Circulation apaisée

Le concept de circulation apaisée doit permettre un meilleur partage de l'espace public au bénéfice des piétons et des cyclistes. La vitesse de la circulation est réduite, ce qui permet d'améliorer en premier lieu, la sécurité et la convivialité de la zone. Une diminution des nuisances sonores est également observée si la circulation est fluide. Ce gain acoustique peut atteindre jusqu'à 3 dB(A).

Contournement des villes

Au cours des dix dernières années, 7 déviations ont été financées par le Département de la Drôme. Ces déviations listées ci-après, permettent d'améliorer la circulation et de diminuer les nuisances sonores en centre-ville.

Projet	Description / Localisation	Date de réalisation	Coût
Déviations du centre village	Voie de contournement de Lus-La-Croix-Haute	2009	500 K€
Déviations des RD 125 et RD 111	Déviations de Montoisson à 2 voies	2010	7 850 K€
Déviations de l'agglomération Romano-Péageoise	Contournement nord-ouest de Romans	2010	12 600 K€
Déviations de la RD 532	Déviations de Chanos-Curson	2011	14 400 K€
Déviations de la RD1	Déviations d'Anneyron	2013-2015	5 644 K€
Déviations de la RD538	Déviations de Saou	2013-2015	2 924 K€
Déviations de la RD 6	Déviations de Puy St Martin	2017-2018	4 400 K€



Diminution de trafic

On considère que lorsque le trafic routier est divisé par 2, le niveau de bruit diminue de 3 dB(A) environ.

De plus, une déviation permet de réduire le nombre de poids lourds en centre-ville. Sachant que le bruit d'un poids lourd équivaut à environ 10 voitures, l'intérêt d'un contournement pour le transit de fret est donc souvent non négligeable d'un point de vue acoustique.

Réduction de la vitesse réglementaire

La sécurité constitue l'un des axes de priorité de la Direction des Déplacements du Conseil Départemental de la Drôme. Les axes routiers du département font l'objet d'études et de surveillances particulières pour prévenir les risques d'accidents. Suite à ces analyses, la vitesse a été réduite de 20 km/h (*avant l'application de limitation de vitesse à 80km/h au 1^{er} juillet 2018*) dans presque une centaine de zones, principalement aux abords des villes. Ces réductions de vitesse conduisent également à une légère diminution de l'exposition sonore des riverains.



Réduction de la vitesse réglementaire

Une diminution de vitesse de 20 km/h conduit à une baisse du niveau sonore comprise entre 1,4 et 1,8 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1,9 et 2,8 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h (source : Guide du bruit des transports terrestres, CERTU)

5.1.3 Développement des modes doux et transports collectifs

L'action du Conseil Départemental de la Drôme s'inscrit dans une démarche de développement durable. Aussi, la politique de déplacement a été orientée en faveur de l'usage des transports en commun, du covoiturage et des modes doux. Ces actions sont détaillées ci-dessous :

Incitation au covoiturage

Le Département a lancé depuis plusieurs années un programme d'incitation au covoiturage. Les principales actions sont les suivantes :

- étude préliminaire, réalisée en 2000-2011, pour la création d'un Schéma bi-départemental de covoiturage en collaboration avec l'Ardèche. La volonté du Département est de développer ce mode de déplacement et de lui donner un cadre.
- aménagement d'aires de covoiturage : l'objectif est, à terme, de disposer de 80 aires labellisées sur le territoire drômois (66 aires mises en œuvre à fin 2018).
- création de 4 aires spécifiques a fait l'objet d'une première en France. Situées à proximité des échangeurs de l'autoroute A7 à Tain L'Hermitage, Valence Nord, Loriol et Montélimar sud, leur accès est gratuit pour un stationnement de moins de 24 h. Financées en partie par le Département, ces parkings ont pour vocation d'offrir aux usagers de l'A7 qui covoiturent des structures plus confortables.
- création en 2012 d'un site internet de covoiturage, facilitant la mise en relation des personnes désirant covoiturer sur le territoire bi-départemental Drôme Ardèche et au-delà. Ce site a depuis été intégré à la plateforme régionale **Mov'ici**.
- animations de proximité pour sensibiliser particuliers et entreprises.



Développement du réseau cyclable

Le Conseil Départemental de la Drôme souhaite accompagner le développement des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle. Ainsi depuis plus de 10 ans, le Département de la Drôme a créé (ou contribué) et entretient près de 495 km de voies cyclables réparties comme suit :

Projet	Longueur	Motif
VVV Via Rhôna	67 km	Réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cette infrastructure doit permettre de développer les modes de déplacements doux
VVV de la vallée de l'Isère	42 km	
VVV du Jabron, VVV Vélodrome et divers	30 km	
Bandes Multifonctionnelles (bandes cyclables)	356 km	Meilleure mise en valeur des surlargeurs multifonctionnelles afin qu'elles soient plus empruntées par les cyclistes

Les modes de déplacement doux ne génèrent pas de bruit. Leur développement s'intègre pleinement à la démarche de développement durable dans laquelle s'engage le Conseil Départemental.

5.1.4 Actions réalisées dans le cadre du PPBE

Traitement des PNB

Plusieurs zones à enjeux prioritaires identifiées lors de l'élaboration du PPBE précédent ont été traitées dans le contexte de l'appel à projet ADEME. Les travaux engagés ont consisté à un renforcement de l'isolation acoustique des façades des logements soumis aux nuisances sonores de la route (410 000 € dont 42 000 € du Conseil départemental).

Les secteurs traités sont les suivants :

- RD 7 dans la traverse de Portes lès Valence ;
- RD 2532N dans la traverse de Bourg de Péage ;
- RD 532A sur Tain-l'Hermitage ;
- RD93 sur les secteurs de Eurre et Crest ;
- RD104N sur Loriol-sur-Drôme ;
- RD11 sur Montélimar.

Promotion des revêtements phoniques

Le Département a réduit le volume des revêtements les plus bruyants lors des campagnes de renouvellement, en ayant plus souvent recours aux enrobés en traverse d'agglomération car moins bruyants.

De nouveaux ont été également expérimentés afin de les comparer acoustiquement à un enrobé classique (type BBSG) et à un Enrobé Coulé à Froid (ECF).

5.2 LES ACTIONS DE PREVENTION OU DE REDUCTION PREVUES ENTRE 2019 ET 2023

5.2.1 Poursuite des actions engagées

Le Conseil Départemental poursuit la politique engagée depuis plus de 10 ans à savoir :

Incitation à l'usage du vélo

Le Département de la Drôme développe depuis de nombreuses années bien des actions destinées à soutenir ou promouvoir l'usage du vélo, sous différentes formes : aménagement des routes départementales, construction de véloroutes et voies vertes (VVV), édition de cartes et plans, plans de déplacement des collégiens, promotion d'itinéraires VTT ... L'élaboration d'un schéma directeur cyclable permet de franchir un cap dans l'intégration de ces politiques, dans l'objectif affiché de contribuer au développement de la pratique cyclable pour tous les usages. Des enjeux classiques sont ainsi traités dans le schéma directeur cyclable tels que la mobilité et la sécurité (capacité à se déplacer en sécurité, impliquant des aménagements et des services), ou encore le tourisme à vélo. Mais des enjeux de santé publique et de solidarité sont également apparus. La spécificité de ce schéma directeur cyclable est qu'il s'attache à répondre aux besoins de toutes les pratiques cyclables, tant dans le domaine des aménagements que des services.



Aménagement de contournements

Aménager de nouvelles déviations. La création de 4 nouvelles déviations est programmée jusqu'en 2024. Les axes et communes concernées sont listés ci-dessous :

Projet	Description / Localisation	Date de réalisation	Coût
Déviations de la RD 94	Déviations de Suze la Rousse	2020-2022	7 M€
Déviations de la RD 94	Déviations de Tulette	2020-2022	8 M€
Déviations de la RD 532	Déviations de Granges les Beaumont	2021-2023	7,5 M€
Déviations de la RD538	Déviations d'Alixan	2021-2024	11,8 M€



Création d'une déviation

Lorsqu'un projet routier est élaboré, de nombreuses études sont programmées au cours des différentes étapes préalables à la mise en chantier (études de trafic, financières, sociaux-économiques, ...). L'étude de l'impact environnemental comporte un volet bruit. Suivant ce cadre, les déviations sont donc réalisées conformément à la réglementation. Des calculs prévisionnels acoustiques sont réalisés et des mesures de protections sont prévues si nécessaires. La thématique BRUIT est donc anticipée et maîtrisée pour les nouveaux axes du département.

Financement des traverses d'agglomération

Continuer à financer (à hauteur de 20 à 25% en moyenne) des traverses d'agglomérations dans le but de faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons et d'arriver à un meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées.

5.2.2 Actions programmées découlant de l'adoption du précédent PPBE

Renouvellement des enrobés

Réflexion stratégique sur le choix des revêtements en réalisant une comparaison technico-économique des différents revêtements en fonction des zones d'habitats avec la prise en compte de différents paramètres dans le choix de la technique, dont le critère de bruit.

Poursuivre l'expérimentation de nouveaux produits sur d'autres secteurs, tester leur durabilité et réaliser des comparaisons phoniques sur plusieurs années par rapport aux ECF et au BBSG.

Traitement des façades

Dans le cadre des opérations de résorption des PNB, poursuivre le traitement des zones à enjeux sur les communes de Loriol-sur-Drôme et Montélimar dans la limite des fonds mobilisables dans le cadre de l'appel à projet ADEME (gain attendu : >5 dB(A)).

6. SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D' ACTIONS

6.1 SUIVI ET EVALUATION DU PLAN D' ACTIONS

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de sa mise à jour quinquennale qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Un bilan des actions réalisées sera présenté lors de la mise à jour du document en 2024.

6.2 MISE EN COHERENCE DES OUTILS

Le PPBE, bien que document non opposable, est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple. De plus, ce PPBE a été réalisé en cohérence avec la politique déjà engagée depuis plusieurs années par le Département.

ANNEXE 1 -FICHES DETAILLEES DES ZONES A ENJEUX

ZONE 1

Axe : **D532A**
 Commune : Tain-
 l'Hermitage
 Commentaire zone : Maisons R+2
 rue étroite.

Traité

Vue de la zone



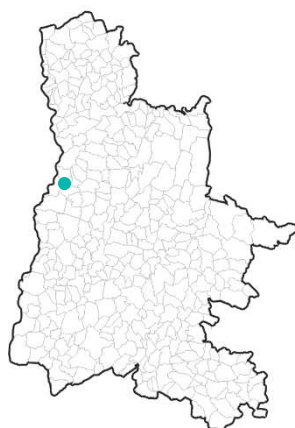
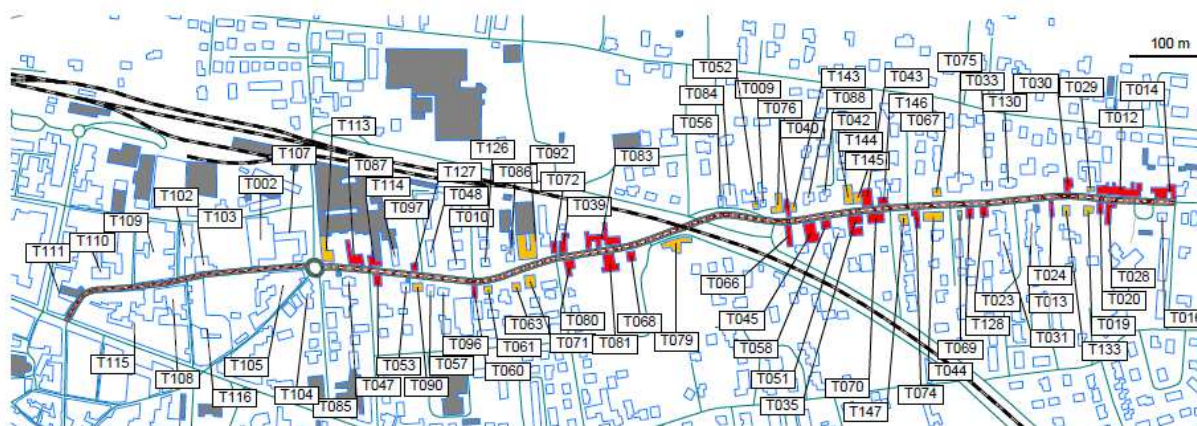
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 15 784
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments PNB

	PNB
Habitations	68
Logements	74
Ets enseignement	0
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	28

Carte de la zone



- N
- Bâti non sensible
 - Bâti sensible non PNB
 - Bâti PNB
 - Bâti Super PNB
 - Bâti sans antériorité

ZONE 2

Axe : **D532**
 Commune : Mercurol
 Commentaire zone : Maisons isolées R+1

Vue de la zone



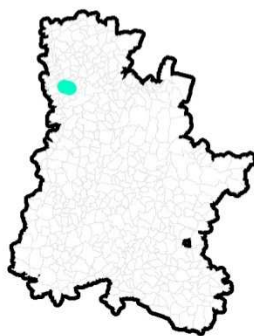
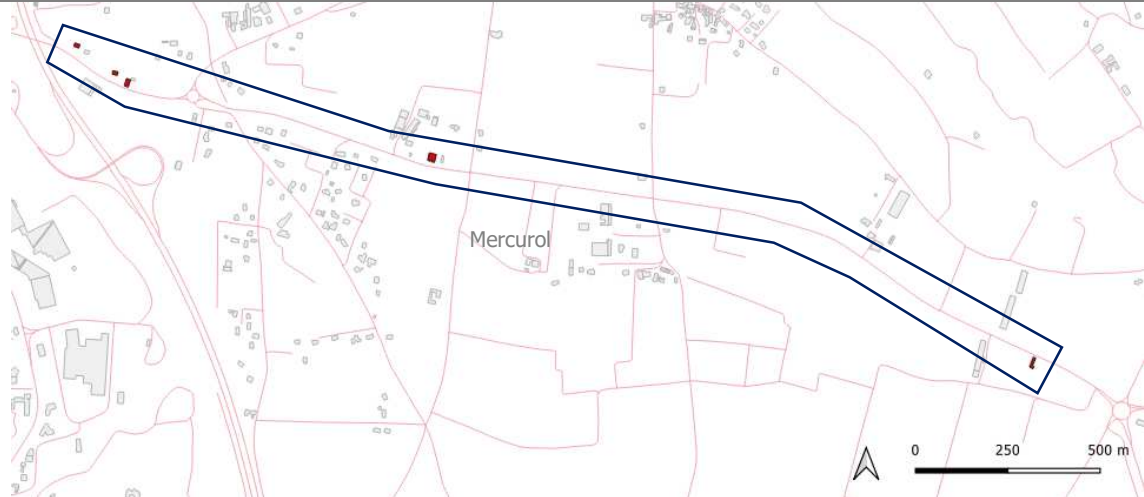
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : de 9 722 à 13 762
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	5	2
Logements	5	2
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	5	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 3

Axe : **D532**
 Commune : Romans-sur-Isère (La Goubette)
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



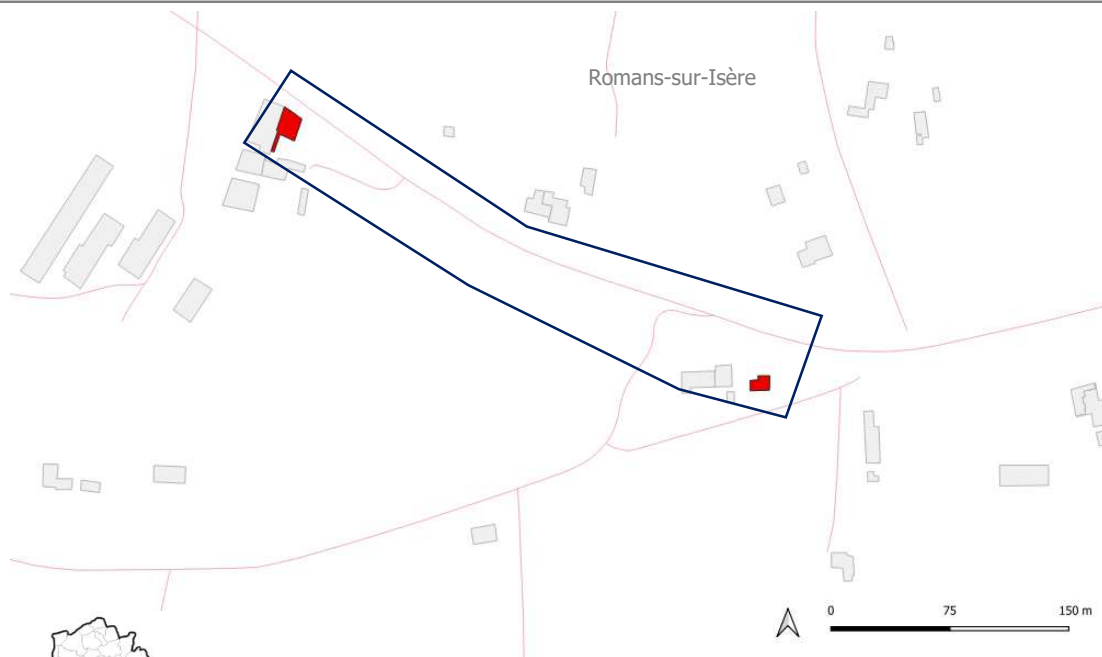
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 8 602
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	2	1
Logements	2	1
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	2	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 4

Axe : **D59**
 Commune : Saint-Restitut
 Commentaire zone : 1 corps de ferme,
 (façade sans fenêtre)

Vue de la zone



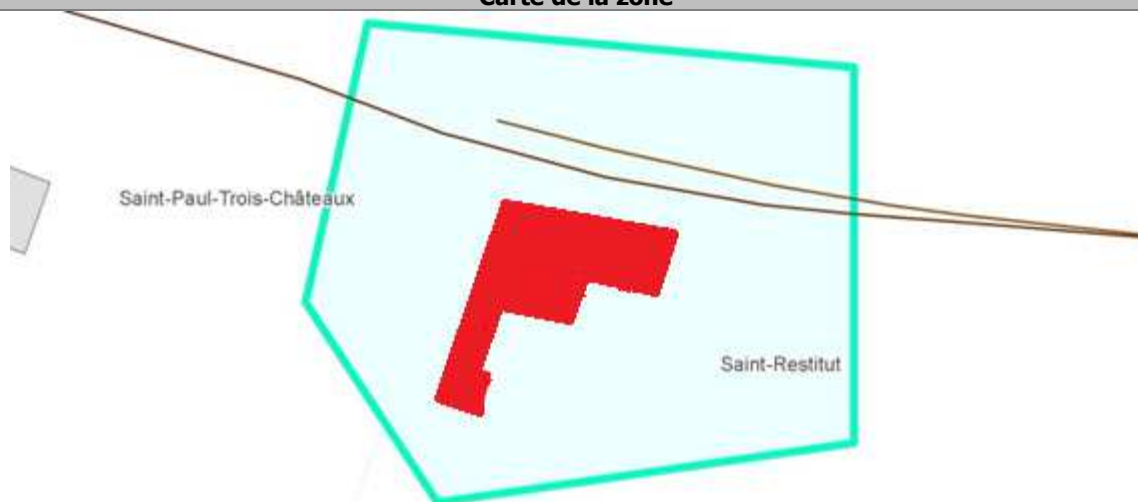
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 8 602
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	1	1
Logement	1	1
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	1	

Carte de la zone



0 12,5 25 Mètres

Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 5

Axe : **D532**
 Commune : Chatuzange-Le-Goubet
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



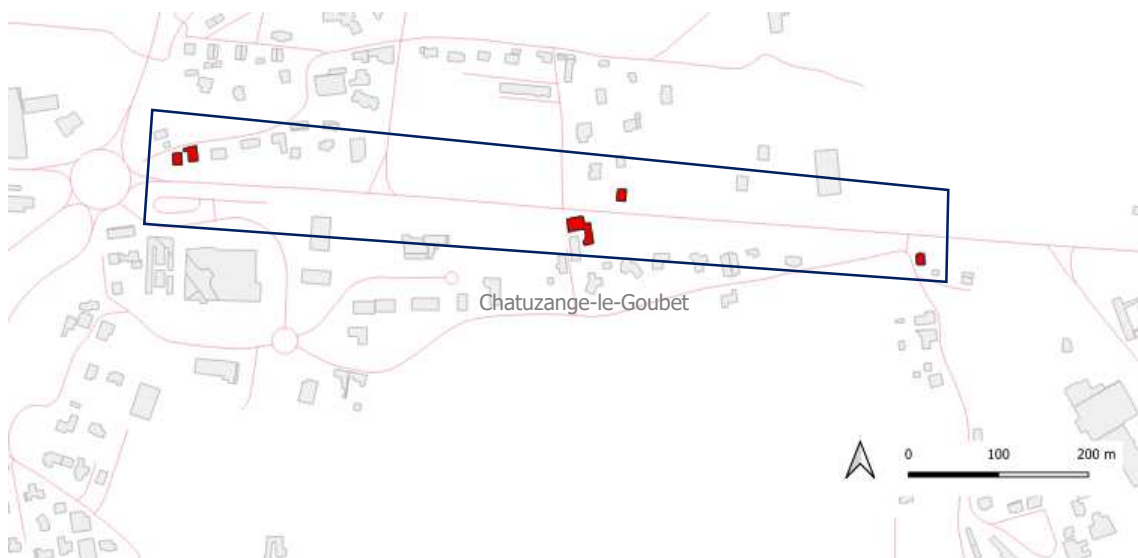
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 8 592
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	5	3
Logements	5	3
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	5	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 6

Axe : **D2532N**
 Commune : Bourg-de-Péage /
 Châteauneuf-sur-Isère
 Commentaire zone : Maisons R+1 en secteur
 urbain

Traité

Vue de la zone



Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 23 886
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBSG, BBMA et BBME

Nombre de PNB

	PNB
Habitations	7
Logements	12
Ets enseignement	0
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	2

Carte de la zone



ZONE 7

Axe : **D2007 N**
 Commune : Bourg-Lès-Valence
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



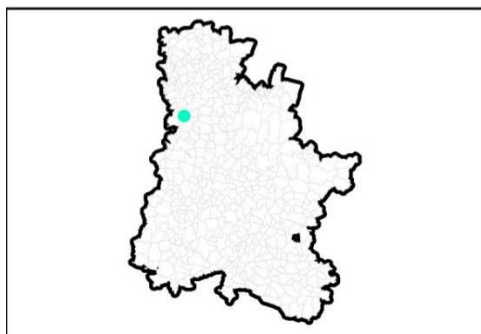
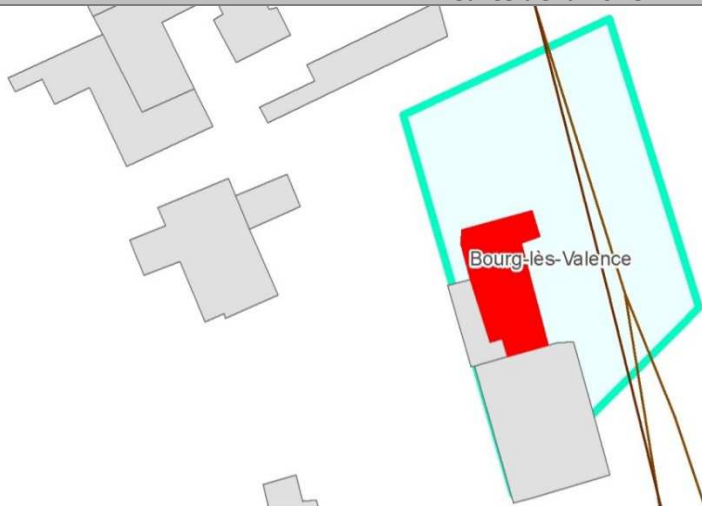
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 21 355
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	1	0
Logement	1	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	1	

Carte de la zone



0 20 40 Mètres

Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 8

Axe : **D68**
 Commune : Chabeuil
 Commentaire zone : Maisons R+1 isolées

Vue de la zone



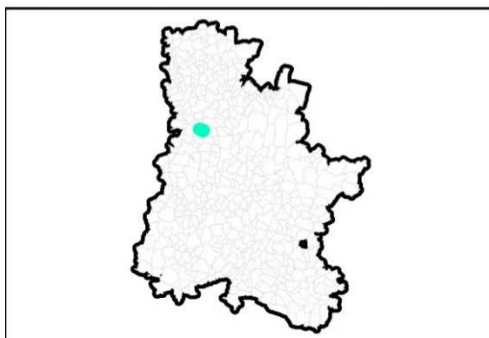
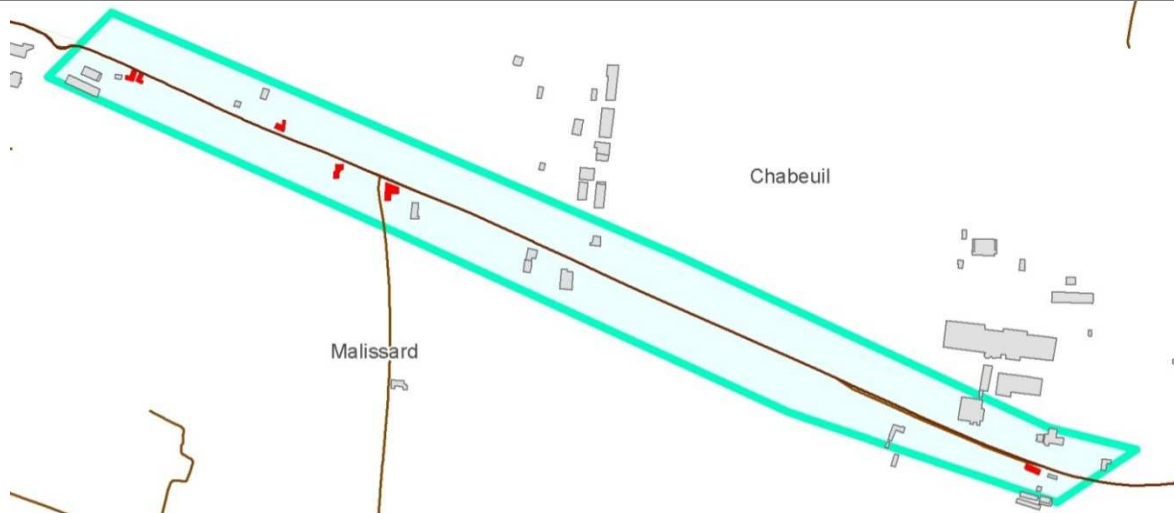
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 11 681
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés







	L _{DEN}	L _N
Habitations	6	3
Logements	6	3
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	6	0

Carte de la zone



0 185 370 Mètres

Légende

-  Axe routier
-  Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
-  Ne dépasse pas ou non sensible
-  Bât. sensible en dépassement
- nature**
-  Bâtiment d'enseignement
-  Bâtiment de santé

ZONE 9

Axe : **D538A**
 Commune : Beaumont-Lès-Valence
 Commentaire zone : Maison R+1 en zone pavillonnaire

Vue de la zone



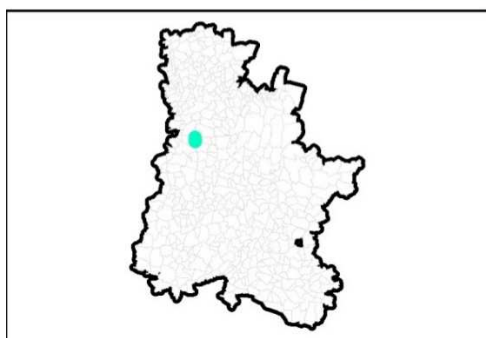
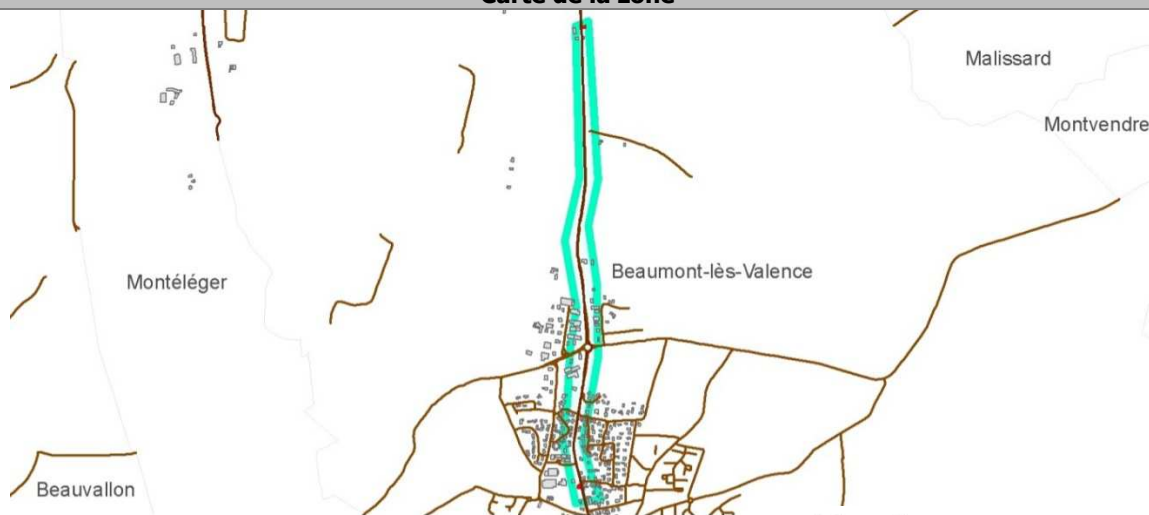
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 11 222
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBSG et BBME

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	2	0
Logements	2	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	2	

Carte de la zone



0 500 1 000 Mètre

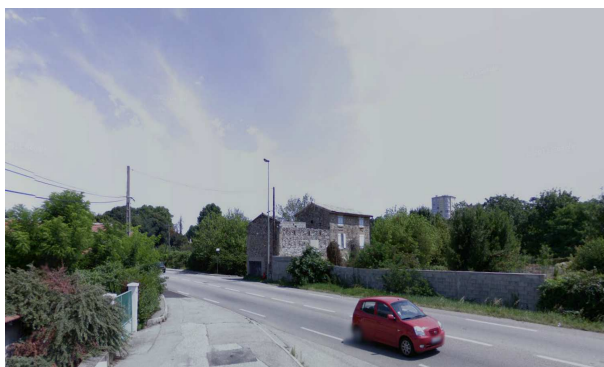
Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible le
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 10

Axe : **D2007 N**
 Commune : Valence
 Commentaire zone : Maisons R+2 en zone urbaine ;
 Les façades les plus exposées n'ont pas toutes des fenêtres.

Vue de la zone



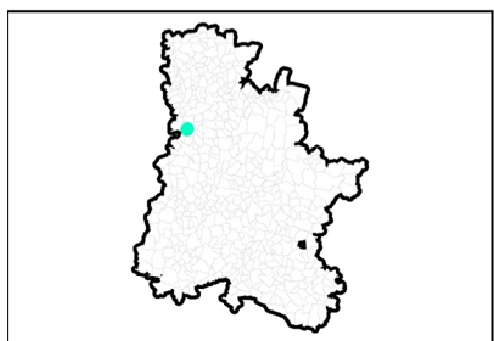
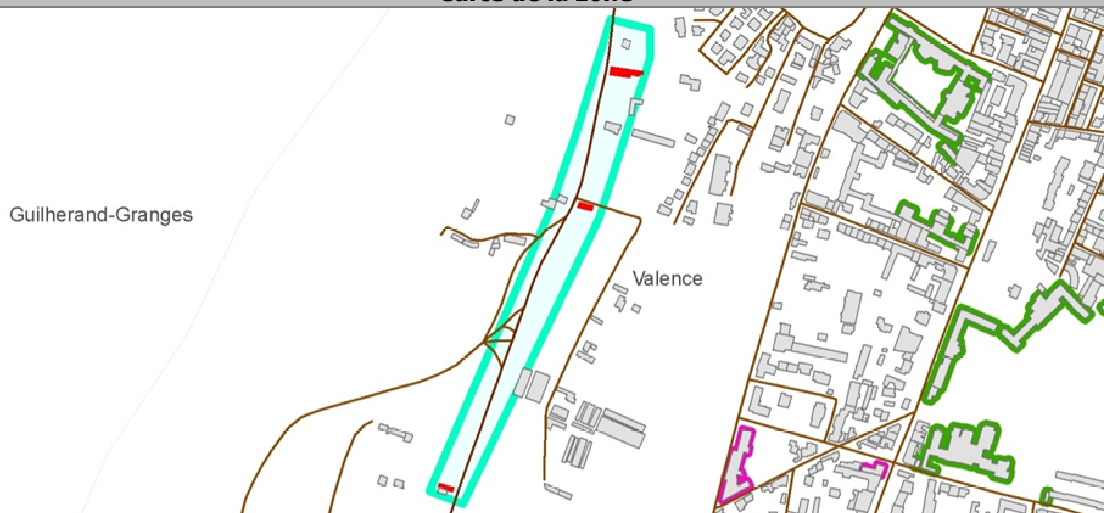
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 11 765
 Vitesse : 70 km/h
 Enrobé : BBTM et BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	3	2
Logements	3	2
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	3	

Carte de la zone



0 130 260 Mètres

- Légende**
-  Axe routier
 -  Zone de bruit
 - Bâtiments**
 - Dépassement potentiel**
 -  Ne dépasse pas ou non sensible ;
 -  Bât. sensible en dépassement
 - nature**
 -  Bâtiment d'enseignement
 -  Bâtiment de santé

ZONE 11

Axe : **D7**
 Commune : Portes-lès-Valence
 Commentaire zone : Immeubles en zone urbaine

Traité

Vue de la zone



Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 12 589
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBMA

Nombre de PNB

	PNB
Habitations	7
Logements	43
Ets enseignement	0
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	2

Carte de la zone



ZONE 12

Axe : **D111**
 Commune : Beauvallon
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



Description de l'axe routier

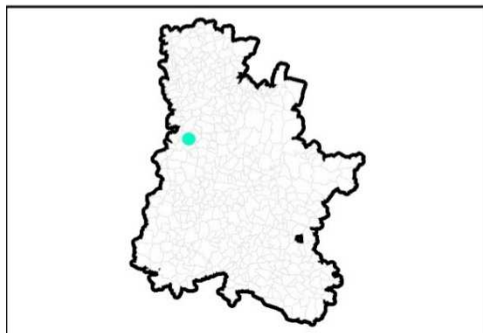
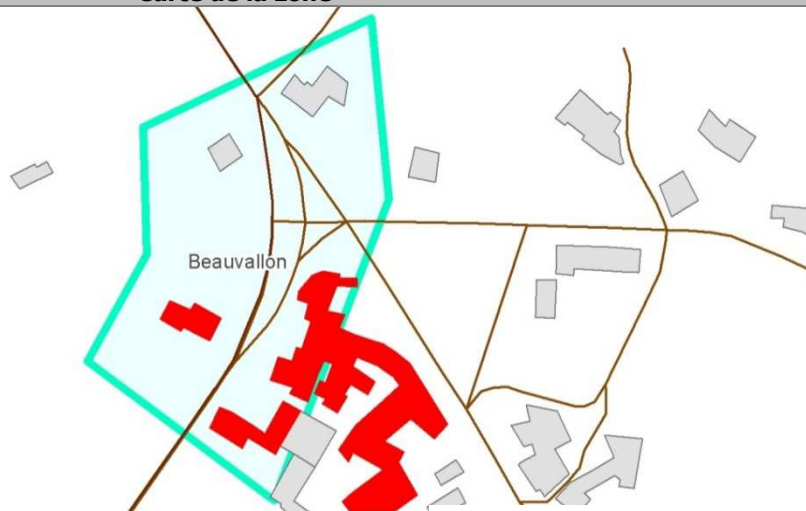
TMJA 2018 : 13 442
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBMA

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	3	1
Logements	5	4
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	3	
Nb de logements	5	

Carte de la zone

Portes-lès-Valence



0 40 80 Mètre

Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 13

Axe : **D111**
 Commune : Etoile-sur-Rhône
 Commentaire zone : Maisons R+1 isolées

Vue de la zone



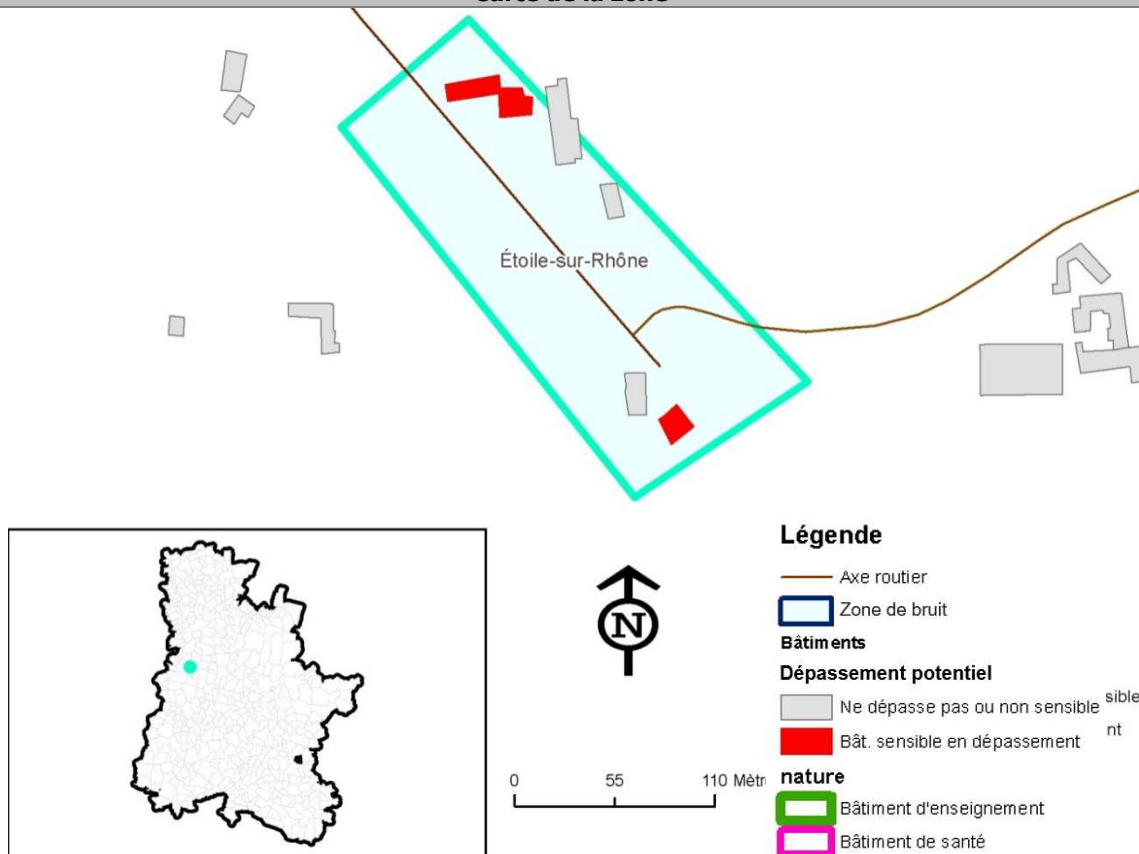
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : de 10 171 à 10 959
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	2	0
Logements	4	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	2	

Carte de la zone



ZONE 14

Axe : **D104 N**
 Commune : Loriol-sur-Drôme
 Commentaire zone : Maisons RC en zone pavillonnaire.
 Plusieurs maisons sont protégées par des murs de clôture.

Vue de la zone



En cours de traitement

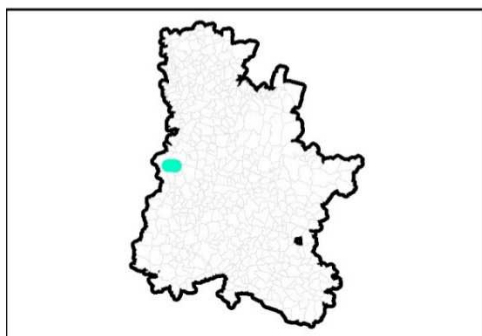
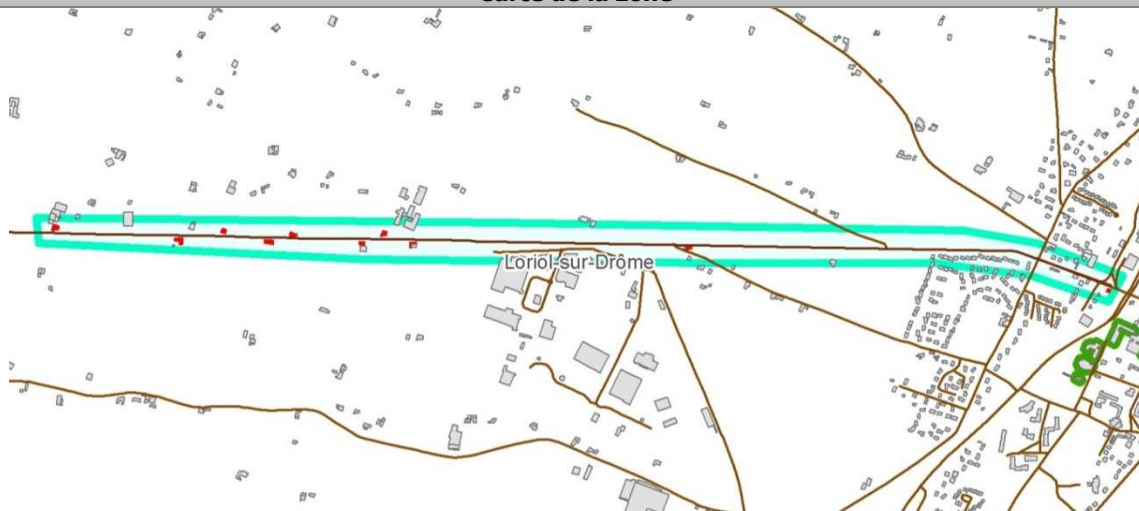
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : de 8 293 à 12 630
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : Information non disponible

Nombre de PNB

	PNB
Habitations	14
Logements	14
Ets enseignement	0
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	Audits en cours de réalisation

Carte de la zone



0 330 660 Mètres

Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 15

Axe : **D93**
 Communes : Crest et Eurre
 Commentaire zone : Immeubles en secteur urbain maisons R+1

Traité

Vue de la zone



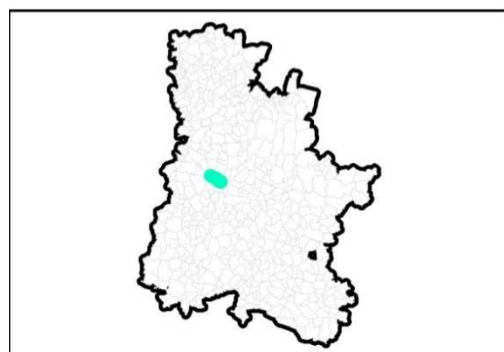
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : de 8 569 à 15 085
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBSG et BBTM

Nombre de PNB

	PNB
Habitations	27
Logements	51
Ets enseignement	0
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	17

Carte de la zone



0 550 1 100 Mètres

Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 16

Axe : **D11**
 Commune : Montélimar
 Commentaire zone : Maisons R+1 en secteur pavillonnaire

En cours de traitement

Vue de la zone



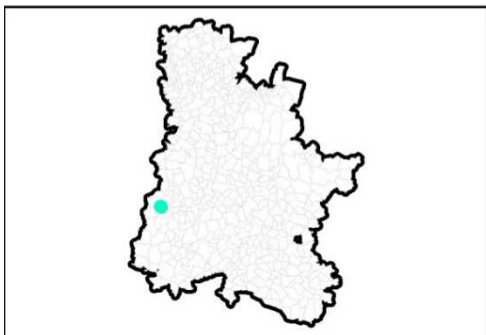
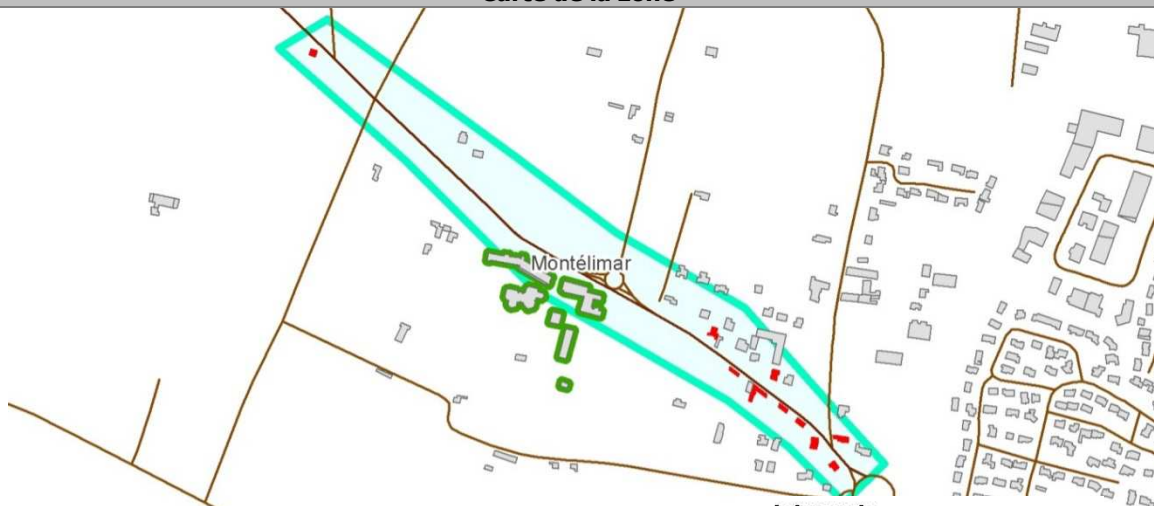
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 11 827
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de PNB

	PNB
Habitations	10
Logements	10
Ets enseignement	1
Ets santé	0
Travaux réalisés (PNB traités)	Audits en cours de réalisation

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- ZE_2014
- Bâtiments**
- Dépassement**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 18

Axe : **D540**
 Commune : Montboucher-sur-Jabron
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



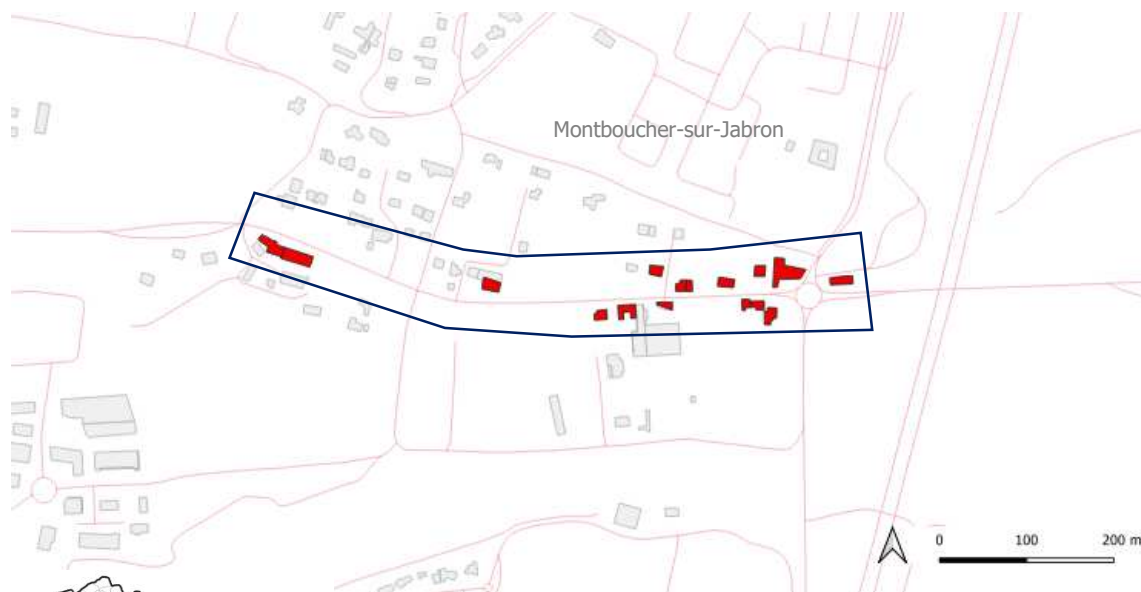
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 10 570
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBTM

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	16	8
Logements	19	9
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	16	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Bâtiments
- Dépassement**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 19

Axe : **D532**
 Commune : Chanos-Curson
 Commentaire zone : Maison R+2

Vue de la zone



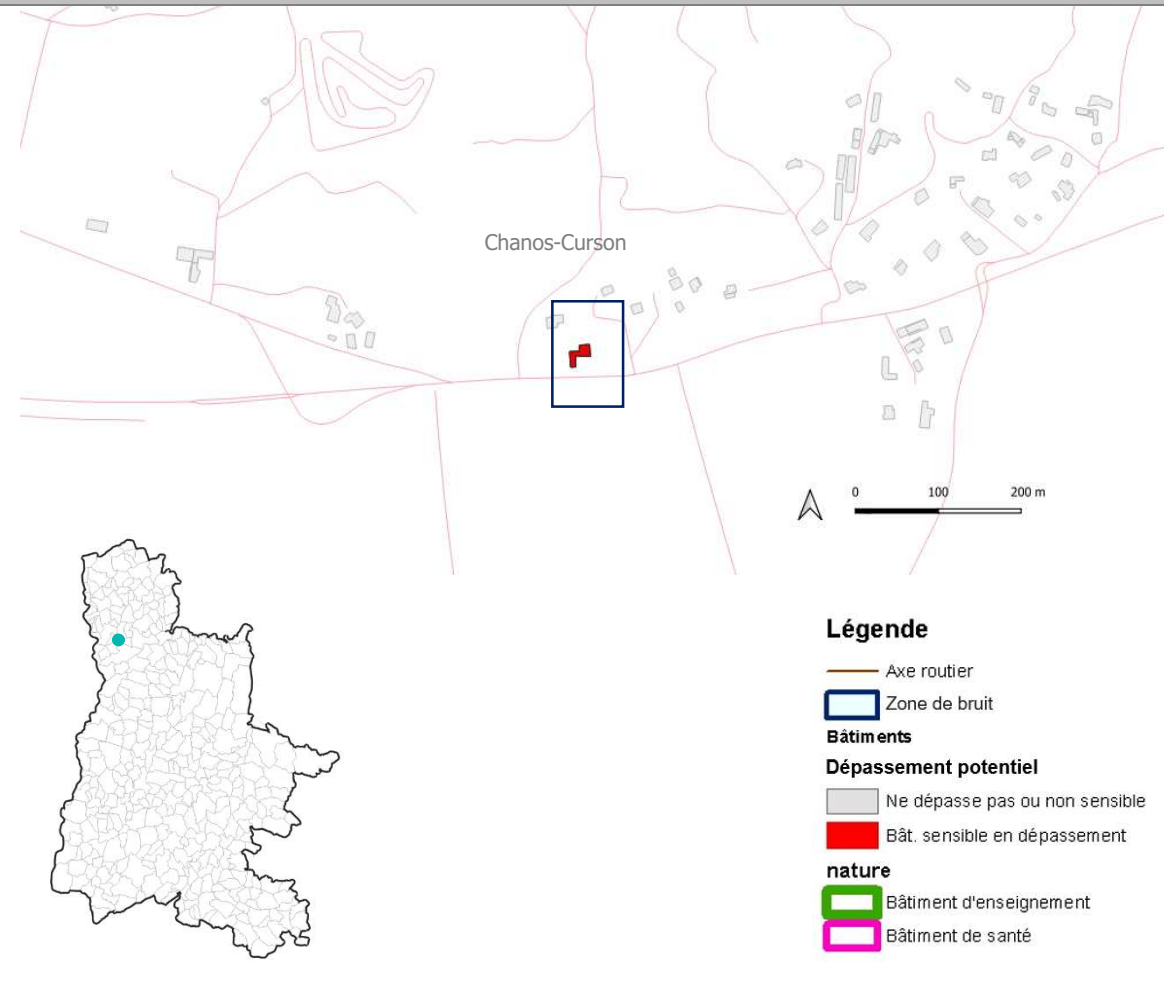
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 9 244
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	1	0
Logement	1	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	1	

Carte de la zone



ZONE 20

Axe : **D532**
 Commune : Granges-les-Beaumont
 Commentaire zone : Maisons R+1 et R+2

Vue de la zone



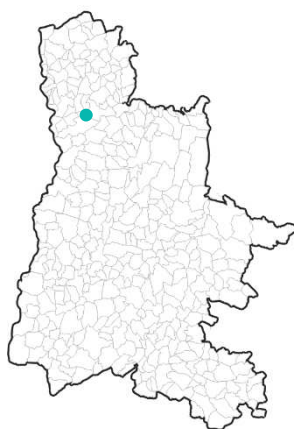
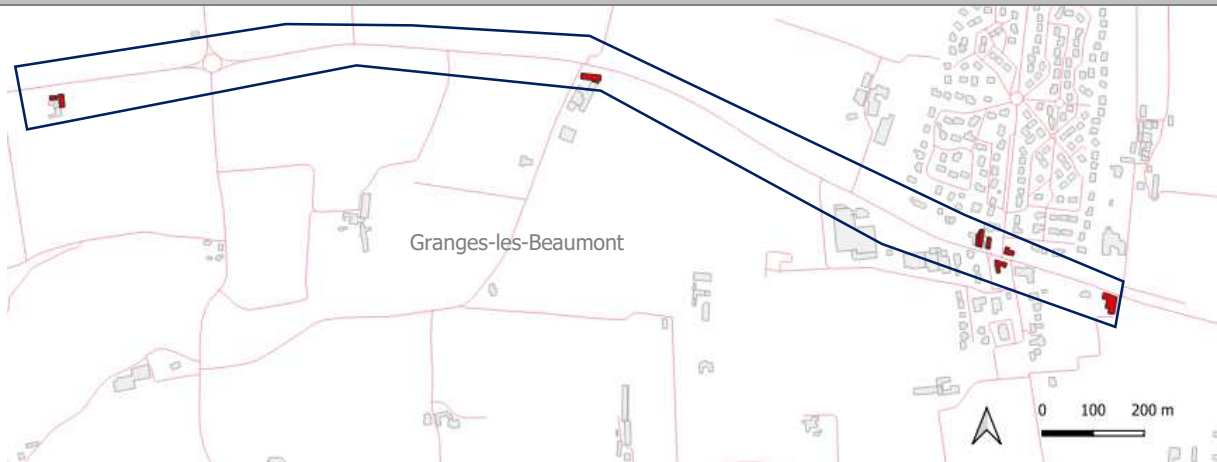
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : de 10 785 à 11 271
 Vitesse : 50 et 80 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	9	0
Logements	11	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	9	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 21

Axe : **D532**
 Commune : Romans-sur-Isère et Mours-Saint-Eusèbe
 Commentaire zone : Maisons et petits collectifs en secteur urbain

Vue de la zone



Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 16 084
 Vitesse : 70 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	30	0
Logements	33	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	30	

Carte de la zone



Légende

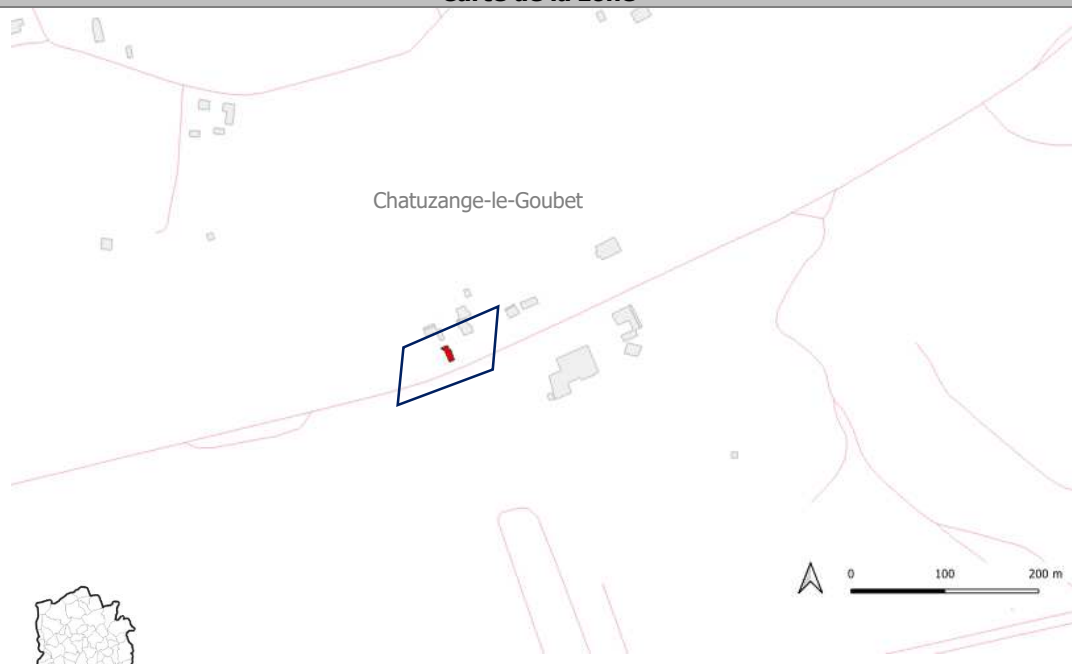
-  Axe routier
-  Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
-  Ne dépasse pas ou non sensible
-  Bât. sensible en dépassement
- nature**
-  Bâtiment d'enseignement
-  Bâtiment de santé

ZONE 22

<p>Axe : D532 Commune : Chatuzange-Le-Goubet Commentaire zone : Maison isolée R+1</p>	<p>Vue de la zone</p> 
--	---

<p>Description de l'axe routier</p> <p>TMJA 2018 : 8 592 Vitesse : 80 km/h Enrobé : information non disponible</p>	<p>Nombre de bâtiments affectés</p> <table border="1" style="margin: auto; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th></th> <th>L_{DEN}</th> <th>L_N</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Habitation</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td>Logement</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td>Ets enseignement</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td>Ets santé</td> <td style="text-align: center;">0</td> <td style="text-align: center;">0</td> </tr> <tr> <td>Total</td> <td style="text-align: center;">1</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		L _{DEN}	L _N	Habitation	1	0	Logement	1	0	Ets enseignement	0	0	Ets santé	0	0	Total	1	
	L _{DEN}	L _N																	
Habitation	1	0																	
Logement	1	0																	
Ets enseignement	0	0																	
Ets santé	0	0																	
Total	1																		

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 23

Vue de la zone

Axe : **D532**
 Commune : Eymeux
 Commentaire zone : Maison isolée R+1



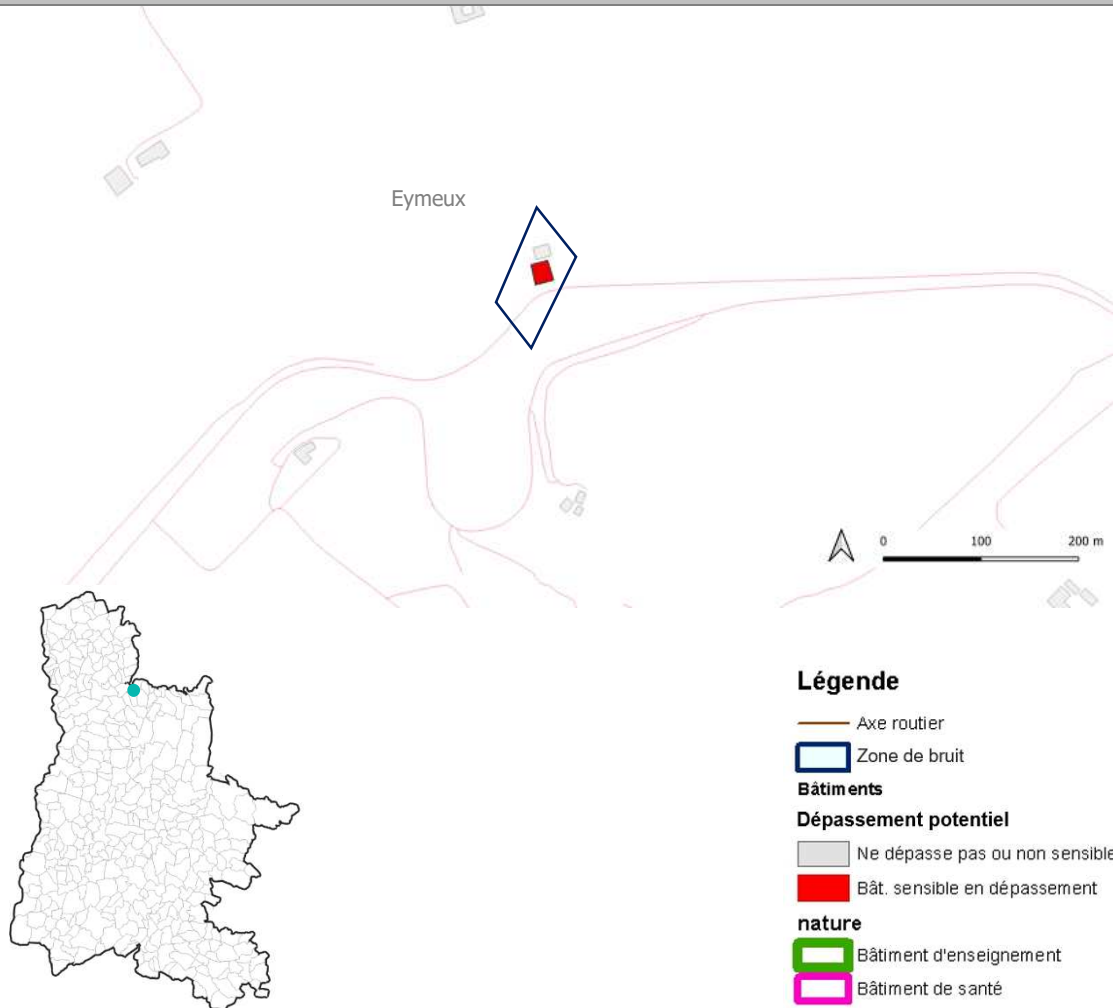
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 8 592
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitation	1	0
Logement	1	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	1	

Carte de la zone



ZONE 24

Axe : **D532**
 Commune : Eymeux et Jaillans
 Commentaire zone : Maisons R+1

Vue de la zone



Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 8 592
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBM et BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	15	10
Logements	15	10
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	15	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 26

Vue de la zone

Axe : **D538**
 Commune : Mours-Saint-Eusèbe
 Commentaire zone : Maisons R+1



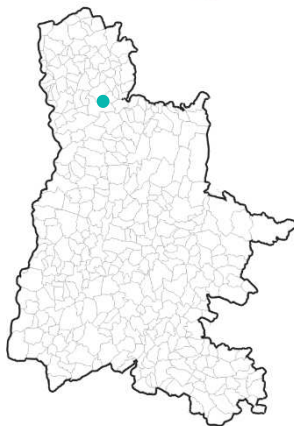
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 11 648
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	2	0
Logements	2	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	2	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 27

Axe : **D538**
 Commune : Montélier
 Commentaire zone : Maisons R+1 et bâtiment collectif R+2

Vue de la zone



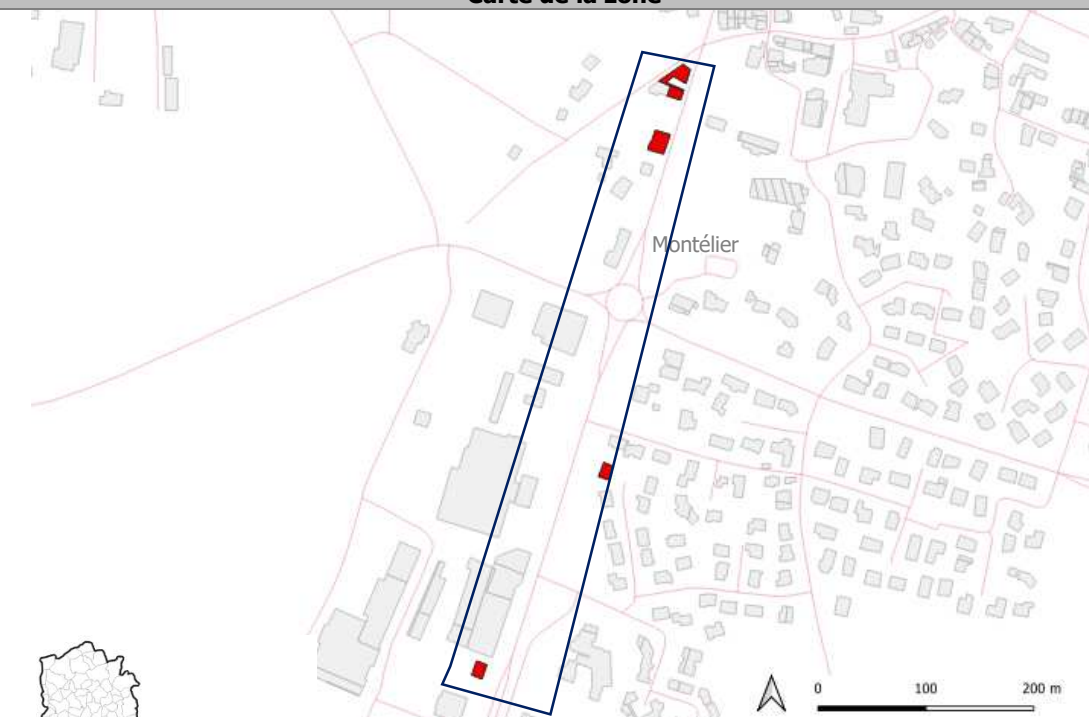
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 10 531
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : BBSG

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	5	0
Logements	10	0
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	5	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Zone de bruit
- Bâtiments**
- Dépassement potentiel**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 30

Axe : **D540**
 Commune : Montélimar
 Commentaire zone : Maisons R+1 et
 immeubles d'habitat collectif en milieu urbain

Vue de la zone



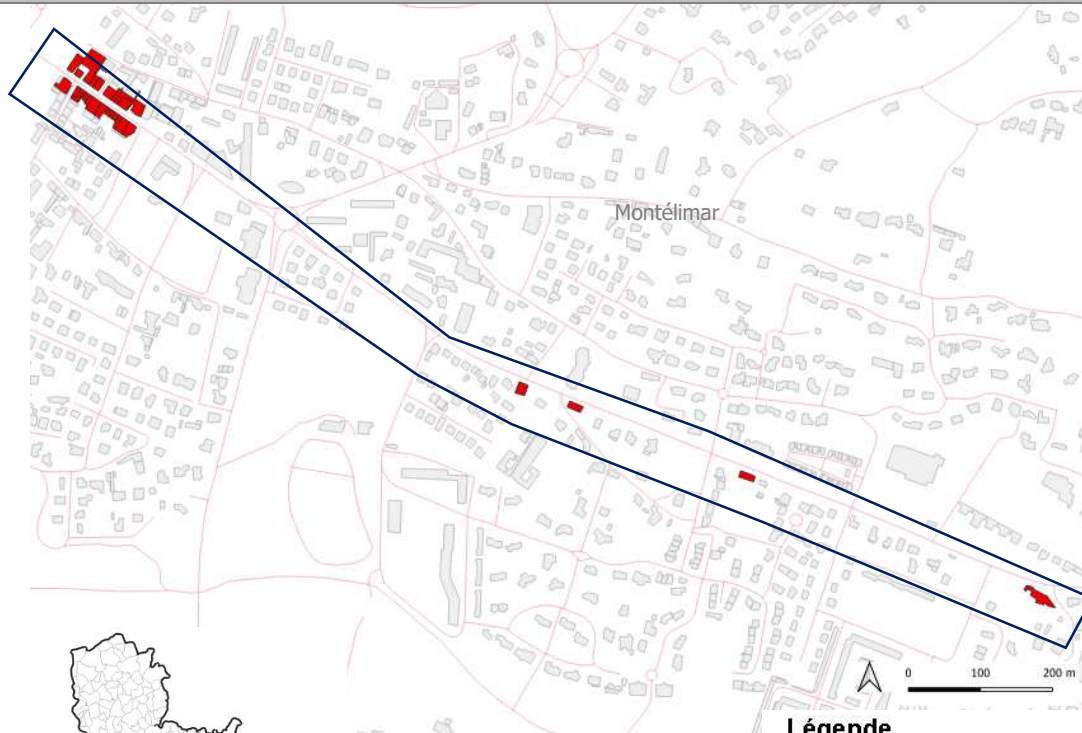
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 10 907
 Vitesse : 50 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	29	11
Logements	58	19
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	29	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Bâtiments
- Dépassement**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ZONE 31

Axe : **D540**
 Commune : Montélimar
 Commentaire zone : Maison de plain-pied et R+2

Vue de la zone



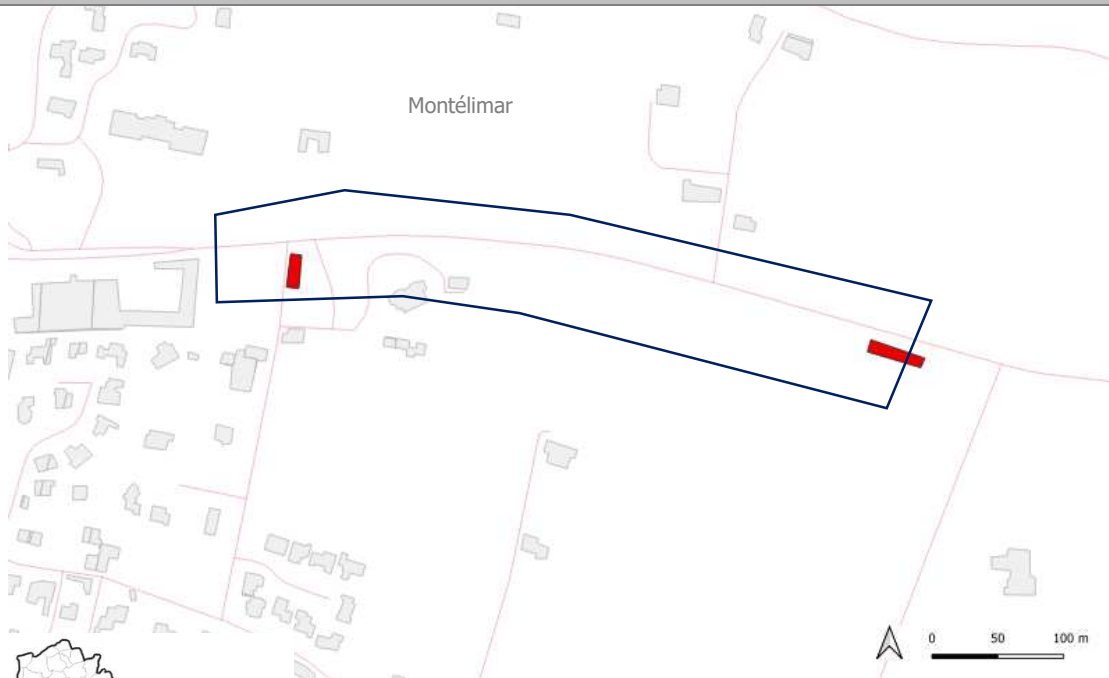
Description de l'axe routier

TMJA 2018 : 10 570
 Vitesse : 80 km/h
 Enrobé : information non disponible

Nombre de bâtiments affectés

	L _{DEN}	L _N
Habitations	2	2
Logements	2	2
Ets enseignement	0	0
Ets santé	0	0
Total	2	

Carte de la zone



Légende

- Axe routier
- Bâtiments
- Dépassement**
- Ne dépasse pas ou non sensible
- Bât. sensible en dépassement
- nature**
- Bâtiment d'enseignement
- Bâtiment de santé

ANNEXE 2 – LISTE DES ACTIONS REALISEES OU PROGRAMMEES

ACTIONS REALISEES SUR LES DIX DERNIERES ANNEES 2009-2018

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018					
Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Réduction des vitesses de 90 à 70 km/h					
RD 1 : ANNEYRON		Améliorer la sécurité réduire les vitesses et contribuer à limiter le bruit	2009-2018	Sans objet	2 DB théorique
RD 4 : MONTÉLIMAR					
RD 5 : BUIS-LES-BARONNIES					
RD 6 : MONTÉLIMAR					
RD 7 : ÉTOILE-SUR-RHÔNE					
RD 9 : GRIGNAN					
RD 11 : ANCONE					
RD 14 : GRIGNAN					
RD 40 : MOLLANS-SUR-OUVÈZE					
RD 51 : CHÂTEAUNEUF-DE-GALAURE et HAUTERIVES et SAINT-UZE et LE GRAND-SERRE					
RD 52 : ROMANS-SUR-ISÈRE et MOURS-SAINT-EUSÈBE et GEYSSANS					
RD 53 : SAINT-SORLIN-EN-VALLOIRE et PEYRINS					
RD 56 : GRIGNAN et MONTÉLIMAR					
RD 57 : MIRMANDE					
RD 59 : PIERRELATTE et SAINT-PAUL-TROIS-CHÂTEAUX					
RD 61 : REMUZAT et ROTTIER					
RD 64 : ARPAVON					
RD 67 : CHARMES-SUR-L'HERBASSE et MARSAZ et CLÉRIEUX et CHAVANNES					
RD 68 : PEYRUS et CHABEUIL					
RD 70 : MIRABEL-ET-BLACONS et AOUSTE-SUR-SYE					
RD 71 : SAINT-PAUL-TROIS-CHÂTEAUX et CHAMARET					
RD 76 : LA MOTTE-FANJAS					
RD 93 : CREST et AOUSTE-SUR-SYE et PIÉGROS-LA-CLASTRE et MIRABEL-ET-BLACONS et SAINTE-CROIX et DIE et VERCHENY et ESPENEL et BEAURIERES					
RD 94 : CURNIER et CONDORCET et RÉMUZAT et VERCLAUSE					
RD 101 : MERCUROL-VEAUNES et CHATEAUNEUF-SUR-ISERE					
RD 102 : BOURG-DE-PÉAGE					
RD 104 : GRANE					
RD 107 : PUY-SAINT-MARTIN					
RD 109 : CHANTEMERLE-LES-BLÉS					
RD 111 : ETOILE SUR RHONE et BEAUVALLON					
RD 112 : SAINT BARTHÉLÉMY DE VALS et GÉNISSIEUX et BREN					
RD 115 : MERCUROL-VEAUNES					
RD 117 : ROCHEGUDE et SUZE-LA-ROUSSE					
RD 120 : CHATILLON-EN-DIOIS					
RD 121 : LAPEYROUSE-MORNAY					
RD 122 : ALBON					
RD 123 : ROMANS et CHÂTILLON-SAINT-JEAN					

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Réduction des vitesses de 90 à 70 km/h					
RD 124 : CHATUZANGE LE GOUBET					
RD 126 : PUYGIRON ET LA BÂTIE-ROLLANRD					
RD 129 : SAINT-ANDEOL-EN-QUINT et SAINT-JULIEN-EN-QUINT					
RD 132 : ALBON et SAINT VALLIER et ANDANCETTE					
RD 137 : MANTHES					
RD 140 : RECOUBEAU-JANSAC					
RD 141 : LA BAUME-DE-TRANSIT					
RD 143 : CHATEAUNEUF-SUR-ISERE et MONTÉLIER et SAINT-MARCEL-LÈS-VALENCE et CHATUZANGE LE GOUBET					
RD 147 : MÉRINDOL-LES-OLIVIERS					
RD 148 : BOULC					
RD 149 : CHATUZANGE LE GOUBET et BOURG-DE-PÉAGE et MARCHES					
RD 162 : BÉSIGNAN					
RD 165 : SAVASSE					
RD 166 : LA RÉPARA-AURIPLES					
RD 167 : TAULIGNAN					
RD 169 : MONTBOUCHER-SUR-JABRON					
RD 173 : ARNAYON					
RD 176 : MONTVENDRE et MALISSARD					
RD 196 : CHATEAUNEUF SUR ISÈRE					
RD 201 : LACHAU					
RD 206 : MONTÉLIMAR ET CHÂTEAUNEUF-SUR-RHÔNE					
RD 210 : LA TOUCHE					
RD 217 : LES GRANGES-GONTARDES					
RD 236 : BEAUMONT-LÈS-VALENCE					
RD 246 : ÉPINOUBE et ANNEYRON					
RD 248 : LORIOL-SUR-DRÔME					
RD 259 : CHANOS-CURSON ET BEAUMONT-MONTEUX					
RD 261 : MONTÉLÉGER					
RD 266 : ANNEYRON et SAINT-SORLIN-EN-VALLOIRE					
RD 268 : LA ROCHE-DE-GLUN					
RD 269 : ÉTOILE-SUR-RHÔNE et PORTES-LÈS-VALENCE ET BEAUVALLON					
RD 327 : PUYGIRON					
RD 330 : MONTJOUX					
RD 358 : VENTEROL					
RD 444 : ÉTOILE-SUR-RHÔNE					
RD 501 : CURNIER					
RD 518 : SAINT-AGNAN-EN-VERCORS et CHAMALOC et ECHEVIS					
RD 519 : LAPEYROUSE-MORNAY					
RD 521 : TRUINAS					
RD 532 : HOSTUN et EYMEUX et SAINT-NAZAIRE-EN-ROYANS et CHANOS-CURSON et CHATUZANGE LE GOUBET et ROMANS/ISERE					
RD 538 : MONTJOUX et SAOU et VENTEROL et DIEULEFIT et CREST et MONTÉLIER et MONTMEYRAN					
RD 539 : CHATILLON-EN-DIOIS					
RD 540 : DIEULEFIT et LE POËT-LAVAL					

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Réduction des vitesses de 90 à 70 km/h					
RD 541 : SAINT-PANTALÉON-LES-VIGNES					
RD 543 : DIE					
RD 546 : VERCOIRAN					
RD 555 : ALLEX et AMBONIL et ÉTOILE-SUR-RHÔNE					
RD 620 : SAINT-PANTALÉON-LES-VIGNES					
RD 632 : SAINT-MARCEL-LÈS-VALENCE ET BOURG-LÈS-VALENCE					
RD 731 : COBONNE					
RD 800 : GERVANS					
RD 844 : MALATAVERNE					
RD 877 : CHATEAUNEUF-SUR-ISERE					
RD 1075 : LUS-LA-CROIX-HAUTE					
RD 104N : LORIOLE-SUR-DROME					
RD 538A : MONTMEYRAN					
RD 608A : MOURS-SAINT-EUSÈBE					

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Covoiturage					
Schéma Bi-départemental du covoiturage	Réalisation d'une étude	Volonté de développer ce mode de déplacement et volonté de lui donner un cadre	2010-2011	50 K€ (étude) (dont 13 K€ CG26)	Non mesurable
Réalisation de 4 aires de covoiturage aux entrées d'autoroute de l'A7	Création de 4 parkings aux abords des échangeurs autoroutiers de Loriol, Valence Nord, Tain L'Hermitage et Montélimar Sud	Offrir aux usagers de l'A7 qui covoiturent des structures plus confortables et sécurisées	2011	2 000 K€ (dont 527 K€ CG 26)	
Mise en service d'un site Internet bi-départemental de covoiturage, www.ecovoiturage0726.fr	Mise en place d'une plate-forme de mise en relation pour les personnes désirant covoiturer	Facilité la mise en relation des personnes désirant covoiturer sur le territoire Bi-départemental Drôme Ardèche et au-delà	2012	40 K€ (dont 16 K€ CG 26)	
Mise en œuvre du dispositif d'animation et d'outils de communication en accompagnement de la réalisation des aires de covoiturage	Mise en place d'un plan d'action de communication et d'animation porté par les COMCOM	Sensibiliser et développer la pratique du covoiturage	2012-2014	50 € dont 20 K€ CG 26	
Mise en place d'aires de covoiturage labellisées sur le territoire drômois	A terme, 80 aires de covoiturage devraient être identifiées sur le territoire drômois - 66 ont été mises en œuvre à fin 2018	Mise en œuvre opérationnelle du SD de covoiturage	2012-2018	845 k€	

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Déviations					
Déviations du centre village	Voie de contournement de Lus-La-Croix-Haute	Amélioration du trafic et réduction des nuisances dans le centre-ville ou village	2009	500 K€	2-3 DB en moyenne
Déviations des RD 125 et RD 111	Déviations de Montoisson à 2 voies		2010	7 850 K€	
Déviations de l'agglomération Romano-Péageoise	Contournement nord-ouest de Romans		2010	12 600 K€	
Déviations de la RD 532	Déviations de Chanos-Curson		2011	14 400 K€	
Déviations de la RD1	Déviations d'Anneyron		2013-2015	5 644 K€	
Déviations de la RD538	Déviations de Saou		2013-2015	2 924 K€	
Déviations de la RD 6	Déviations de Puy St Martin		2017-2018	4 400 K€	

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique des Déplacements					
Plan de Déplacements des Collèges (PDC)	Accompagner et susciter de nouveaux PDC selon les opportunités + Pérenniser et poursuivre les actions déjà engagées. /Die, Crest, Pierrelatte, Saint Rambert	Permettre aux collègues de s'approprier les outils en internalisant la démarche et inscrire la démarche dans le temps et le projet éducatif.	2014-2016	400 K€ (invest.)	Non mesurable
Plan de Déplacements Administrations (PDA)	Organiser et faciliter les déplacements pour les trajets domicile-travail et professionnels des 2800 agents et 160 sites du Département.	- Diminuer considérablement la part modale de la voiture. - Favoriser le recours aux modes alternatifs	2015-2018	100 K€	
Schéma Directeur Cyclable Départemental de la Drôme	Proposer une politique générale en faveur des deux roues pour les aménagements cyclables mais aussi sur l'ensemble des actions en faveur de la pratique du vélo	Soutenir, promouvoir et améliorer les conditions de l'usage des deux roues	2015-2018		

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique des Déplacements					
	Axe 1 : Poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique	Planifier la poursuite des réalisations de BMF sur les secteurs cibles (>3000 véhicules/jour) non encore équipés, à l'occasion des recalibrages de voirie. / 356 km de routes départementales équipées de BMF	2018		
	Action 11 - La Drôme à Vélo version 2.0 : refondre les circuits de la Drôme à Vélo, sous forme de Bons plans à vélo, en partenariat avec les territoires.	Carte de la Drome à vélo IGN / 4353 cartes écoulees dans les pts de ventes	2018		
	Action 11 - La Drôme à Vélo version 2.0 : refondre les circuits de la Drôme à Vélo, sous forme de Bons plans à vélo, en partenariat avec les territoires.	Drôme à vélo : 3 613 km d'itinéraires « Bons plans à vélo » avec des circuits de niveau vert, bleu et rouge balisés sur le terrain. Balisage terrain	2017 - 2018	130 K €	
	Action 11 - La Drôme à Vélo version 2.0 : refondre les circuits de la Drôme à Vélo, sous forme de Bons plans à vélo, en partenariat avec les territoires.	Le Département équipe progressivement les cols de bornes kilométriques dédiées aux vélos / 88 cols routiers pour les cyclogrimpeurs.	2017 - 2018	70 K €	
	Action 9 - Car, train, covoiturage, vélo, tous les choix sont permis : développer l'intermodalité par des expérimentations de stationnement vélo et de solutions d'embarquement en cars.	3 blocs de quatre box offrent jusqu'à huit places vélo. Les box en acier galvanisé, permettent de remiser jusqu'à deux vélos par box Trois communes sont équipées	2018	17 K €	
	Action 2 - Ma voie verte près de chez moi : coordonner et encourager la réalisation de 8 Véloroutes Voies Vertes (VVV) de maillage du département (MO : intercommunalités) pour obtenir 80% de la population à moins de 5 km d'une VVV.	VVV du Jabron, VVV Vélodrome	2015 - 2018	766 K €	

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique des Déplacements					
	Action 4 - Traiter coupures et impasses : proposer des solutions alternatives à faible coût pour résorber des passages difficiles.	Chaussée à Voie Centrale Banalisée : EV17Roche de Glun, V63 Pont de l'Isère, Agglomération de Die	2018		
VVV Via-Rhône	Réaliser la partie drômoise de la VVV ViaRhône : du Léman à la Méditerranée, sur la base d'une piste de 3 m de large revêtue en enrobé et sur un itinéraire d'environ 67 km	Réaliser un itinéraire linéaire et continu, aménagé à destination quasi exclusive des déplacements non-motorisés, principalement des cyclistes. Cette infrastructure doit permettre de développer les modes de déplacements doux	2009-2013	11,9 M€ (dont 6 CG26)	
VVV de la vallée de l'Isère	Réaliser la partie drômoise de la VVV de la Vallée de l'Isère entre Saint Nazaire en Royans et Châteaufort-sur-Isère., jonction avec la Via Rhône sur un itinéraire de 42 km environ.		2012-2013	9,5 M€ (dont 3 CG26)	
Equipement des bandes multifonctionnelles	Equiper environ 220 km de RD de panneaux de signalisation et de marquage au sol pour inciter les 2 roues à utiliser les bandes multifonctionnelles	Une meilleure mise en valeur des surlargeurs multifonctionnelles afin qu'elles soient plus empruntées par les cyclistes	2009	111 K€	

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Formation					
Action de formation et de sensibilisation	Former et sensibiliser les techniciens de BE à la problématique bruits dans les projets routiers et mettre en place des outils de suivi et de contrôle.	<ul style="list-style-type: none"> - Assurer un niveau de connaissance de l'enjeu « bruit » pour la prise en compte dans les dossiers de DUP, - S'assurer du respect de la réglementation, - Prendre en compte les remarques et souhaits exprimés lors de l'enquête publique - Rendre compte des aménagements réalisés. 	2009-2012	3000 € (formation)	Sans objet

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Traitement des PNB					
Actions programmées dans le cadre du PPBE Traitements des zones à enjeux prioritaire du PPBE- Isolation des façades des logements soumis aux nuisances sonores de la route	Traitement des PNB dans le contexte de l'appel à projet ADEME : RD7 dans la traverse de Portes lès Valence et le long de la RD 2532N dans la traverse de Bourg de Péage RD532A sur Tain-l'Hermitage et RD93 sur les secteurs de Eurre et Crest	Résorption des PNB	2015-2018	410 k€ dont 42 k€ CD 26	5 dB(A)

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Promouvoir les revêtements "phoniques"					
Réduire le volume des revêtements les plus bruyants lors des campagnes de renouvellement	La part des enrobés a augmentée. Ils sont utilisés systématiquement en traverse d'agglomération. Ceux-ci sont en effet, moins bruyants.	Améliorer le confort des riverains dans des plages de coûts raisonnables	2009-2018	Non quantifiable	Non mesurable
Expérimentation de produits nouveaux	Un enrobé à chaud développé par l'entreprise BRAJA - VESIGNE, le C2R a été testé phoniquement sur la RD251 à Suze la Rousse et comparé à un enrobé classique (type BBSG) et à un Enrobé Coulé à Froid.	Le C2R, est potentiellement plus économique sur les chaussées faiblement déformées, il offre une meilleure adhérence et il est potentiellement moins bruyant	2018	Variable suivant coût transport / secteur	0,8 db/ BBSG et 1,7 db / l'ECF

Actions réalisées sur les dix dernières années 2009-2018

Actions	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique financière du Département					
Financement des traverses d'agglomération	Chaque année le département finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagement de routes départementales en traverse de zone agglomérée	Faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons, meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées		Environ 6,7 M€ HT de travaux par an, financés en moyenne à 22,4 % par le CD	Non mesurable

ACTIONS PREVUES SUR LES CINQ PROCHAINES ANNEES 2019-2023

Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023					
Action	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Déviations					
Déviations de la RD 94	Déviations de Suze la Rousse	Amélioration du trafic et réduction des nuisances dans le centre-ville ou village	2020-2022	7 M€	2-3 DB en moyenne
Déviations de la RD 94	Déviations de Tulette		2020-2022	8 M€	
Déviations de la RD 532	Déviations de Granges les Beaumont		2021-2023	7,5 M€	
Déviations de la RD538	Déviations d'Alixan		2021-2024	11,8 M€	

Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023					
Action	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique des Déplacements					
Plan de Déplacements Administrations (PDA)	Participation au challenge mobilité régional				
Schéma Directeur Cyclable Départemental de la Drôme	Poursuite Action 2 - Ma voie verte près de chez moi	VVV du Jabron, VVV Vélodrome	2019 - 2023		Non quantifiable
	Poursuite Action 4 - Traiter coupures et impasses	Aouste / Mirabel-et-Blacons	2019		
	Véloroute et Voie Verte	VVV ViaRhôna EV17 Résorption du Point noir Glun / La Roche-de-Glun	2020 - 2021		
	Action 15 - Où en est la Drôme à Vélo ? : suivre le déploiement du SDC par le biais de tableaux de bord, d'évaluation des usages et pratiques cyclables (comptages, enquêtes ...).	Comptages vélos	2020 - 2021		
	Poursuivre les efforts d'aménagement et de sécurisation de la pratique. Action 1 : Des routes plus sûres pour le vélo	Planifier la poursuite des réalisations de BMF sur les secteurs cibles (>3000 véhicules/jour) non encore équipés, à l'occasion des recalibrages de voirie. > Proposer des solutions alternatives sous forme de pistes cyclables, voies vertes ou voies à faible	2020 - 2021		

Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023

Action	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Traitement des PNB					
Actions programmées dans le cadre du PPBE 2015-2018 Traitements des zones à enjeux prioritaire du PPBE par Isolation des façades des logements	Poursuivre le traitement des zones à enjeux sur les commune de Loriol et Montélimar	Résorption des PNB	2019-2020		5 dB(A)

Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023

Action	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Promouvoir les revêtements « phoniques »					
Réflexion Politique sur le choix des revêtements	Comparaison technico économique des différents revêtements en fonction des zones d'habitats	Prises en compte de différents paramètres dans le choix de la technique, dont le critère de bruit.	2020	Non quantifiable	Non mesurable
Expérimentation de produits nouveau	Poursuivre l'expérimentation du C2R de BRAJA - VESIGNE, sur d'autres secteurs tests	Tester la durabilité de ce produit et réaliser des comparaisons phoniques sur plusieurs années par rapport aux ECF et les BBSG	2020	Non quantifiable	0,8 db/ BBSG et 1,7 db / l'ECF

Actions prévues sur les cinq prochaines années 2019-2023

Action	Description de l'action / Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
		(raison)			
Politique financière du Département					
Financement des traverses d'agglomération	Chaque année le département finance une trentaine de dossiers communaux d'aménagement de routes départementales en traverse de zone agglomérée	Faire accepter un meilleur partage de l'espace public en milieu urbain au bénéfice des cycles et des piétons, meilleur respect des limitations de vitesse dans un concept de routes apaisées	2019-2023	Travaux financés en moyenne entre 20 et 25% par le CD	Non mesurable

