

**Plan de Prévention du Bruit dans  
l'Environnement des infrastructures  
de Montélimar**

# PPBE

**4<sup>ème</sup> échéance 2024-2029**  
**1<sup>er</sup> PPBE simplifié**



**Projet soumis à la consultation du public**  
**Du 7 octobre au 6 décembre 2024**

**Directive n°2002/49/CE**  
relative à l'évaluation et à la gestion  
du bruit dans l'environnement

## SOMMAIRE

<b>Résumé non technique</b> .....	3
<b><u>1.</u> Rapport de présentation</b> .....	4
<b>2. Prise en compte des « zones calmes »</b> .....	8
<b>3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées</b> .....	9
<b>4. Bilan des actions entreprises sur les dix dernières années</b> .....	10
<b>5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir</b> .....	11
<b>6. Bilan de la consultation du public</b> .....	12
<b>Annexe</b> .....	14

## Résumé non technique

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

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

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

Les textes de transposition de la directive ont été codifiés aux articles L.572-1 et suivants, R.572-1 et suivants, ainsi qu'à l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Sont notamment visées par les textes, les infrastructures routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Conformément aux exigences réglementaires, la première étape d'élaboration du PPBE a consisté à dresser un diagnostic des secteurs où il convient d'agir. Pour y parvenir, les cartes de bruit stratégiques de quatrième échéance du département de la Drôme ont été approuvées et publiées le 22 juillet 2022 et modifiées le 24 mars 2023.

La seconde étape a consisté à établir le bilan des actions réalisées depuis 10 ans sans précédent PPBE arrêté.

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

A cette fin, Montélimar-Agglomération et la ville de Montélimar, envisagent :

- de réduire la dépendance à l'automobile et les nuisances sonores associées en encourageant les modes de transport alternatifs,
- de diminuer les nuisances sonores liées au trafic routier en optimisant les infrastructures existantes.

Le projet de PPBE est présenté au conseil communautaire, le 18 septembre 2024.

Il sera mis en consultation du public du 7 octobre 2024 au 6 décembre 2024.

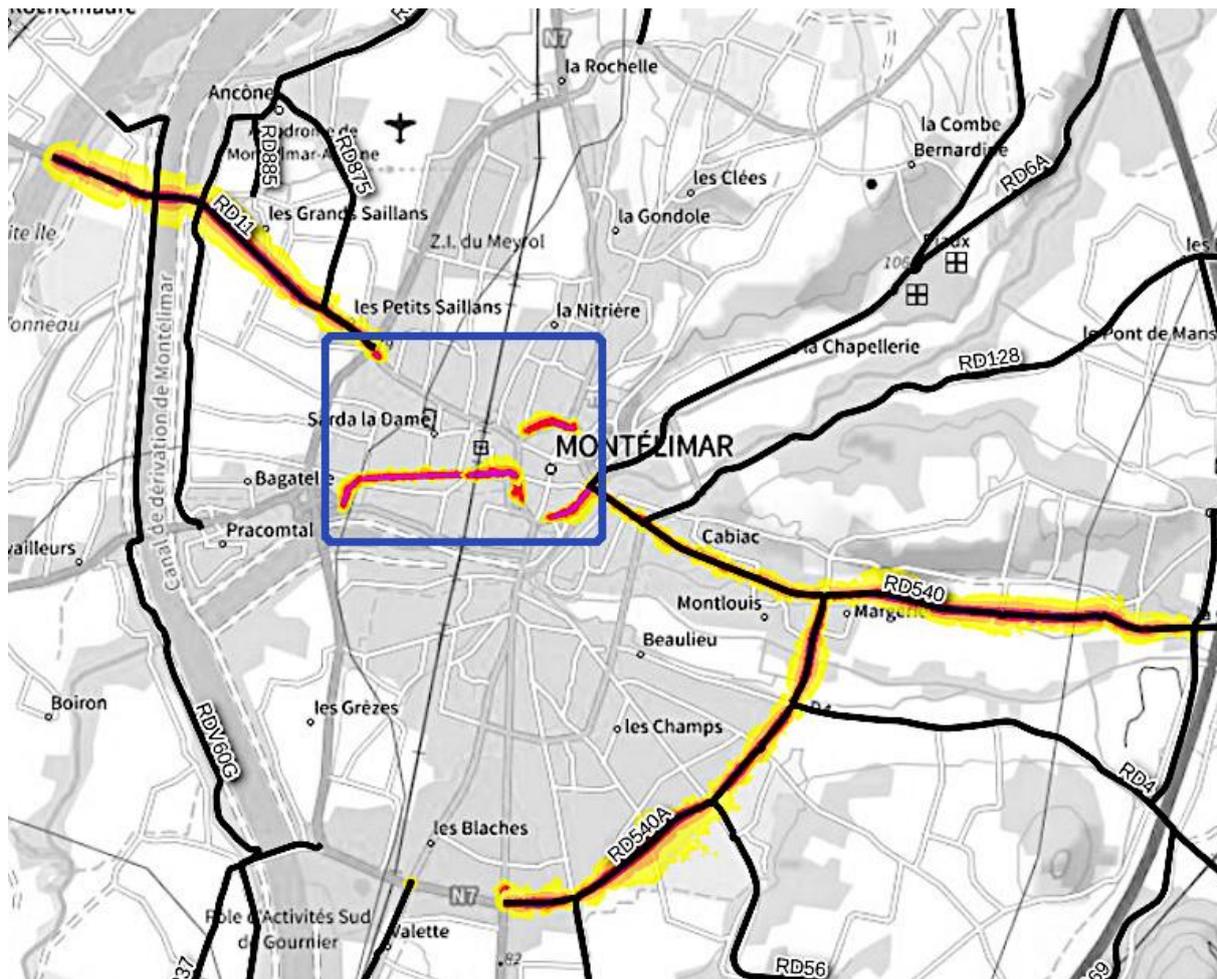
Le PPBE a été approuvé par le conseil communautaire/communal/départemental le [précisez la date], et est publié sur le site internet à l'adresse suivante : [indiquez le lien où le chemin d'accès].

# 1. Rapport de présentation

## 1.1 Infrastructures concernées

Le présent PPBE concerne les voies routières de Montélimar encadrées en bleu ci-dessous, en dehors des voies sous gestion départementale (en noir), et supportant un trafic annuel de plus de 3 millions de véhicules.

Ainsi, le réseau concerné est le suivant :

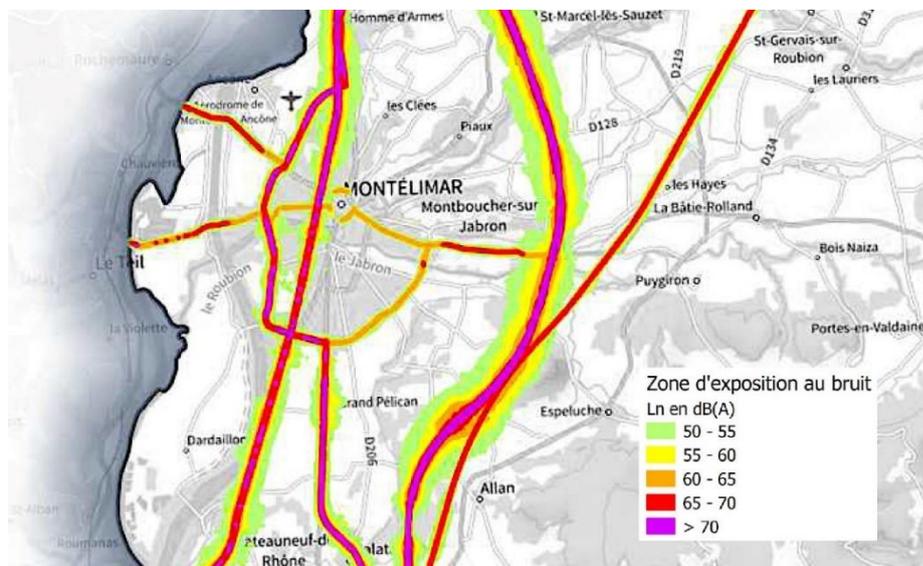
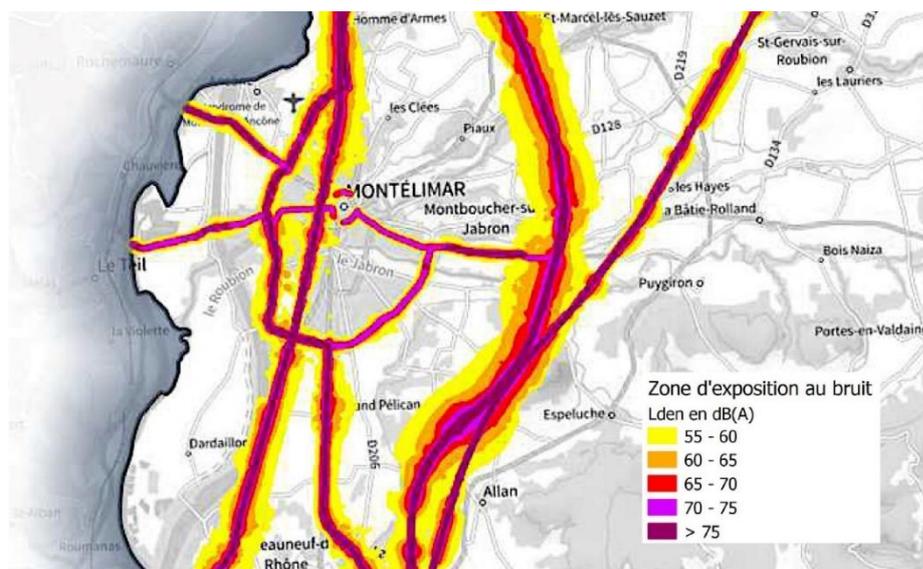


RD_FR_00_264004	D540	CD26
RD_FR_00_264011	D540A	CD26
RD_FR_00_264021	D11	CD26
RD_FR_00_264042	D11A	CD26

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
D540	1 Bd Meynot	29 Bd du Fust	440 m

Nom de la route	Point Repère Début	Point Repère Fin	Longueur
D540A	29 Bd Aristide Briand	1 Av Saint Martin	430 m
D11	13 Rue André Ducatez	19 Av. du Général de Gaulle	420 m
D11A	Rue Dr Philippe Pinel	1 Av du Teil	1100 m

## 1.2 Synthèse des résultats de la cartographie



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

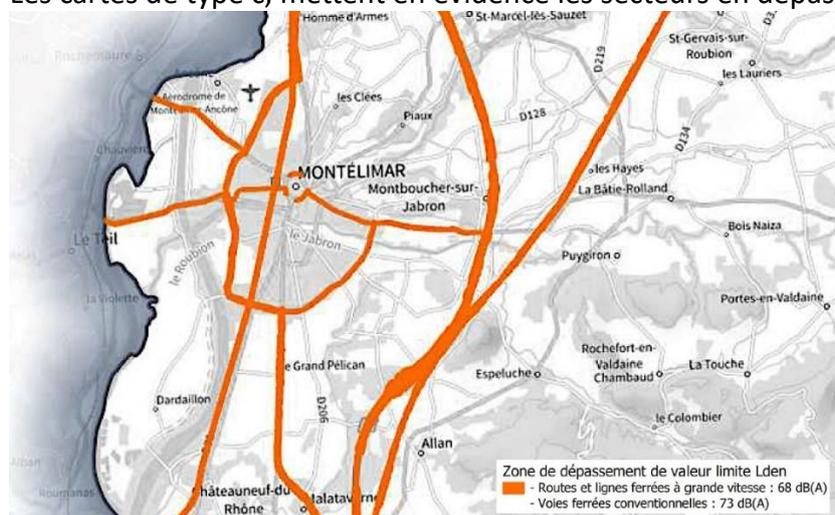
Les statistiques de l'Etat présentées dans les tableaux suivants surestiment la population et le nombre d'établissements sensibles exposés au bruit aux abords des voies communales avec un Trafic moyen journalier annuel sur le réseau routier supérieur à 3 millions de véhicules. En effet, le CEREMA a cartographié, sans faire la distinction entre section communale et section départementale, la RD540 entre la Route de Dieulefit sur la commune de Montboucher-sur-Jabron et le rond-point Kiki et Roger Latry sur la commune de Montélimar.

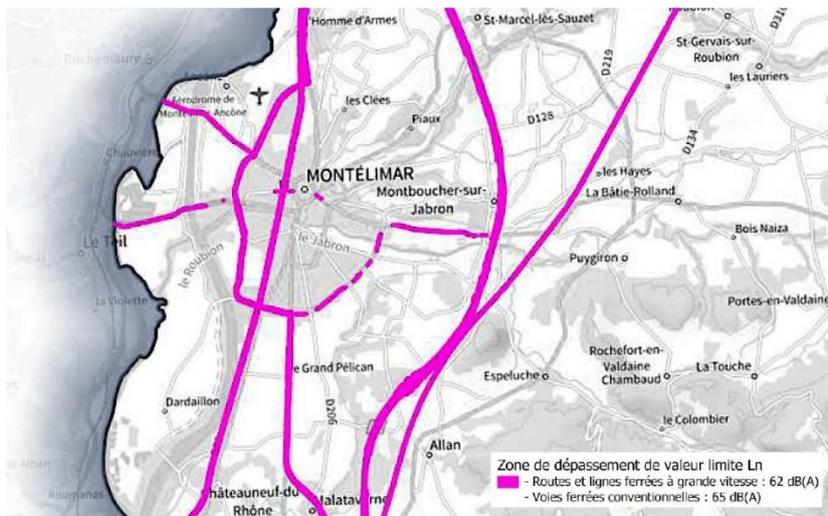
Exposition aux routes de Montélimar-Agglomération > 3 millions véh/an			
Lden dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
55 à 60	837	2	5
60 à 65	501	1	0
65 à 70	456	1	2
70 à 75	227	0	0
>75	0	0	0
Total >55	2021	4	7

Exposition aux routes de Montélimar-Agglomération > 3 millions véh/an			
Ln dB(A)	Nombre d'habitants	Nombre d'établissements de santé	Nombre d'établissements d'enseignement
50 à 55	511	2	7
55 à 60	462	2	5
60 à 65	234	1	0
65 à 70	0	1	2
>70	0	0	0
Total >50	1207	6	14

### a) Analyse des cartes de type c

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





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

<b>Exposition aux routes de Montélimar-Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Lden dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 68	308	0	1

<b>Exposition aux routes de Montélimar-Agglomération &gt; 3 millions véh/an</b>			
<b>Ln dB(A)</b>	<b>Nombre d'habitants</b>	<b>Nombre d'établissements de santé</b>	<b>Nombre d'établissements d'enseignement</b>
> valeur limite de 62	144	2	2

### **Evaluation des effets nuisibles**

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

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

Axe	Nombre de personnes affectées par des effets nuisibles		
Voie	Cardiopathie ischémique	Forte gêne	Forte perturbation du sommeil
D540	2	220	48
D540A	0	41	8
D11	0	52	11
D11A Av du Teil	0	68	17

La principale zone identifiée par le diagnostic relevant de la compétence de la commune de Montélimar étant l'Avenue du Teil, et au vu des données à l'échelle départementale des cartographies proposées par l'Etat, il paraît logique de concentrer ce PPBE de Montélimar sur cette zone.

## 2. Prise en compte des « zones calmes »

### 2.1 Objectifs de préservation des zones calmes

Les zones calmes sont définies dans l'article L.572-6 du Code de l'environnement, 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 ».

Les objectifs sont de préserver les zones calmes du fait de leur faible exposition au bruit.

### 2.2 Détermination des zones calmes

La ville de Montélimar a choisi de valoriser plusieurs espaces verts et zones à faible bruit comme zones calmes prioritaires dans le cadre de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

**La hiérarchie suivante est mise en place :**

**Jardin Public et Parc des Alexis :** Ces deux espaces verts sont considérés comme des zones calmes majeures en raison de leur centralité, leur facilité d'accès en modes de déplacement doux (à vélo, à pied et depuis la gare pour le jardin public) et de leur accès pour la majorité des habitants. Leur entretien et leur protection contre les sources de bruit environnantes sont prioritaires. Pour le parc des Alexis un refuge LPO a été créé afin de valoriser la biodiversité et conforter cet aspect de zone préservée en ville.

**Plaine des Sports et Parc autour du Château (projet) :** Ces zones sont également mises en avant pour leur rôle dans le bien-être communautaire, offrant des espaces de détente exempts

de nuisances sonores grâce à l'absence de trafic routier.

La plaine des sports est un site naturel intéressant, à la confluence du Roubion et du Jabron, combinant grandes surfaces enherbées et espaces sportifs.

Le parc autour du château est existant et constitue une zone calme, et il a vocation à être étendu avec plusieurs autres surfaces à proximité immédiate, mais actuellement cloisonnées et non reliées entre elles.

**Véloroute Voie Verte et Via Rhône :** Dédiés aux activités cyclistes et piétonnes, ces itinéraires sont protégés en tant que corridors de tranquillité, particulièrement dans les segments éloignés des routes principales. Ces voies vertes permettent en outre d'alléger le trafic routier en offrant une alternative à la voiture pour de nombreux déplacements de proximité.

**Cimetières (Saint Lazare et Les Trappistines) et corridor écologique de Maubec :** Ces espaces, bien qu'ayant une fréquentation limitée, sont inclus en raison de leur nature intrinsèquement calme et leur importance écologique.

#### **Actions proposées :**

**Installation de barrières végétales :** à la fois pour des raisons écologiques et de bruit. Par exemple en bordure de la plaine des sports et du parc des Alexis. Par ailleurs, 101 arbres au minimum sont plantés chaque année sur le territoire communal et des portions de rues sont désimperméabilisées (rue Adhémar, rue Féraud).

**Réglementation des activités bruyantes :** Des arrêtés ont été pris pour encadrer l'usage des trottinettes thermiques et une surveillance des nuisances sonores des deux roues est mise en place, en particulier à proximité des zones calmes.

**Revêtement silencieux des routes :** L'utilisation d'un revêtement phonique a été mise en place avenue d'Espoulette, sur une portion de voie où les riverains se plaignaient fréquemment du bruit.

## **3. Objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées**

Montélimar a pour objectif de réduire l'exposition des populations aux niveaux de bruit dépassant les valeurs limites définies à l'article R. 572-4 du Code de l'environnement.

L'objectif principal est de diminuer le nombre de personnes exposées à un niveau de bruit supérieur aux valeurs limites, en particulier dans les zones résidentielles sensibles, les

établissements scolaires et les établissements de santé.

Cela inclut l'identification des zones les plus affectées par les nuisances sonores et l'implantation de mesures correctives adaptées (par exemple, revêtements phoniques, isolation des bâtiments, réduction de la vitesse de circulation).

Le renforcement de la protection des zones calmes est également étudié.

Un suivi et une évaluation seront mis en place, avec une évaluation périodique des progrès réalisés. Les mesures sont ensuite adaptées et ajustées en fonction des résultats obtenus et des évolutions des sources de bruit.

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

La ville de Montélimar n'ayant pas de PPBE préalable, sont listées ci-dessous les actions entreprises par la collectivité :

### **Réduction du bruit des infrastructures routières :**

1. Revêtement phonique sur l'Avenue d'Espoulette (en lien avec le Département de la Drôme). Remplacement du revêtement de la chaussée par un enrobé phonique pour réduire les nuisances sonores causées par le trafic intense sur cette avenue. De nombreuses plaintes de riverains avaient été relevées.
2. Réduction de la vitesse à proximité du centre-ville et devant les établissements scolaires : de larges portions de zones très urbanisées ont vu la vitesse abaissée à 30km/h
3. Création d'une déviation nord de Montélimar (contournement nord est) afin que le transit ne se fasse plus sur des voiries à proximité de zones densément urbaines
4. Interdiction de transit urbain pour les poids lourds

### **Développement des mobilités douces et alternatives**

1. Participation à la création de la Via Rhôna et à la vélo route voie verte
2. Suppression des points noirs de déplacements à vélo (création du giratoire Kennedy, création de bandes cyclables avec cecycycles sur le pont Roosevelt, création d'une voie cyclable bd Meynot)
3. Déploiement de bornes de recharges de véhicules électriques : sur le domaine public et dans les parkings souterrains de la ville
4. Extension des transports publics sur des communes périphériques et renouvellement de véhicules vers flotte silencieuse

### **Contrôle et réduction des nuisances sonores localisées**

1. Avec un partenariat de matériel avec les services de l'Etat, la police municipale a mené des contrôles de bruit sur des activités jugées gênantes par les riverains : interventions et médiations.
2. Contrôle du bruit le long des voiries vis-à-vis des véhicules deux roues ne respectant pas la réglementation sonore

## 5. Programme d'action de prévention et de réduction des nuisances pour les cinq années à venir

### 5.1 Description des actions prévues ou en cours de réalisation

Tableau des actions prévues par la collectivité visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement pour les cinq années à venir :

<b>Axe 1 : Amélioration des modes de déplacement doux et alternatifs, confortation des zones calmes</b>		
<b>Objectif : Réduire la dépendance à l'automobile et les nuisances sonores associées en encourageant les modes de transport alternatifs.</b>		
<b>Actions prévues ou en cours de réalisation</b>	<b>Date</b>	<b>Budget</b>
Extension du réseau de véloroutes et voies vertes	A partir de 2024	A définir
Développement des bandes et voies cyclables sur tous les nouveaux projets d'aménagement	A partir de 2024	A définir
Création d'un parking relais pour le personnel de la centrale nucléaire de Cruas (grand carénage)	2024	3000€
Continuer à déployer un réseau de bornes électriques	A partir de 2024	A définir
Création du grand parc du château	2025 – 2026	3 M€

<b>Axe 2 : Réduction des Nuisances Sonores Routières</b>		
<b>Objectif : Diminuer les nuisances sonores liées au trafic routier en optimisant les infrastructures existantes.</b>		
<b>Actions prévues ou en cours de réalisation</b>	<b>Date</b>	<b>Budget</b>
Installation de revêtements phoniques	A partir de 2024	A définir
Réduction de la vitesse sur les zones les plus sensibles au bruit	A partir de 2024	A définir
Sensibilisation au bruit et renforcement des contrôles	A partir de 2024	A définir

## *5.2 Motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et analyse des coûts/avantages attendus*

Les mesures ont été principalement motivées par les préoccupations suivantes :

### **Réduction de l'exposition au bruit des populations les plus sensibles**

Le choix de réduire la vitesse de circulation dans les zones résidentielles et sensibles, comme les abords des écoles, répond à la nécessité de protéger les populations les plus vulnérables, notamment les enfants, des effets néfastes du bruit.

### **Amélioration du cadre de vie**

Les actions visant à développer les mobilités douces pour les vélos et piétons ont été retenues pour favoriser un cadre de vie plus agréable, en réduisant les émissions sonores liées au trafic routier.

### **Efficacité des Investissements :**

L'installation de revêtements phoniques sont des mesures techniques ayant démontré leur efficacité dans la réduction du bruit de manière significative. Ces investissements sont considérés comme ayant un bon rapport coût-efficacité.

Toutefois, ils sont à étudier sur la durée. Techniquement, un encrassement est probable sur du moyen terme.

### **Analyse des Coûts et Avantages :**

Les actions prévues, notamment l'installation de revêtements phoniques, l'extension des pistes cyclables et la réduction des vitesses, représentent des investissements financiers importants pour la collectivité.

L'avantage principale, outre l'évidente amélioration de la qualité de vie des montiliens les plus exposés est la valorisation des espaces publics collectifs, qui contribue à rendre la ville plus attractive à la fois pour les habitants, les entreprises et les touristes.

## *5.3 Estimation du nombre de personnes concernées par une diminution du bruit suite aux mesures prévues dans le PPBE*

Le nombre de personnes concernées par une diminution du bruit ne peut être estimé car aucune action visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement n'est inscrite dans le présent PPBE.

## **6. Bilan de la consultation du public**

### *6.1 Modalités de la consultation*

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, la consultation du public s'est

déroulée du **précisez la date** au **précisez la date**. Elle a fait l'objet d'un avis préalable par voie de presse dans le journal **précisez le journal local** dans son édition du **précisez la date**.

Le projet de PPBE a été mis à la consultation du public par voie électronique sur le site internet de la collectivité : **précisez le lien internet**

Une adresse mail permettait le recueil des observations. Cette adresse électronique avait été diffusée dans l'avis de presse pour recueillir les observations du public.

### *6.2 Remarques du public*

**Faire la synthèse des observations et du nombre de participants.**

### *6.3 Réponses aux observations*

**Compléter**

### *6.4 Prise en compte des remarques dans le PPBE de la collectivité*

Considérant que les réponses ont été intégrées dans le PPBE, le PPBE a été approuvé par le conseil communautaire le **précisez la date**.

Il est publié sur le site internet de la collectivité à l'adresse suivante : **précisez le lien**

## Annexe

S'il y a lieu, joindre en annexe les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.