

Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) 2024-2028

Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois (du 2 septembre 2024 au 2 novembre 2024), conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document intègrera les remarques formulées par le public pendant cette période et sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire avant transmission au Préfet du département de Seine-et-Marne

Sommaire

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté.....	4
I. Contexte.....	5
1. Contexte réglementaire	5
2. Présentation du territoire	7
1. Situation géographique	7
2. Population	7
3. Infrastructures.....	8
4. Environnement et cadre de vie	9
5. Carte du territoire	9
3. Méthode d'élaboration du PPBE	10
1. Organisation au sein du territoire	10
2. Coopération intercommunale.....	10
3. Outils à disposition	11
4. Identification des acteurs.....	11
5. Méthode d'identification des enjeux	12
6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires.....	12
7. Proposition de plan d'actions.....	13
8. Méthode de consultation du public	13
II. Identification des enjeux.....	14
1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports.....	14
2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles	15
3. Autres éléments de diagnostic	15
4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes.....	16
1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux	16
2. Bruit routier.....	17
3. Bruit ferré	19
4. Bruit aérien.....	22
5. Situations de multi-exposition	25
6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux.....	28
7. Aide à la décision, exposition au bruit des projets d'aménagement	29

8.	Aide à la décision de moindre bruit des transports	30
III.	Recensement des actions déjà réalisées et programmées	31
1.	Actions sur le bruit routier	31
1.	Traitement des zones à enjeux du réseau national	31
2.	Traitement des zones à enjeux du réseau départemental	32
3.	Recueil des actions mises en œuvre par les communes	32
2.	Actions sur le bruit ferré	41
3.	Actions sur le bruit aérien	45
1.	PPBE de l'aéroport Paris Orly	45
2.	PEB aérodrome de Lognes - Émerainville.....	45
3.	PEB aérodrome de Chelles - Le Pin.....	45
IV.	Plan d'actions	51
1.	Détail des actions portée par la CAPVM.....	51
Annexes	74	
Glossaire et lexique des abréviations	74	
Consultation publique	81	
1.	Contexte	81
2.	Modalités de la consultation	81

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de La Marne, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, et établi au titre de la 4^{ème} échéance de la directive européenne 2002/49/CE. Il s'inscrit dans la continuité des cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance pour le territoire de Paris - Vallée de la Marne, qui ont été approuvées par le Conseil Communautaire du 29 février 2024. Ainsi, le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs tels que définis par la directive Européenne 2002/49/CE :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones ;
- Anticipation de l'évolution du territoire et concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit montrent que des populations sont potentiellement exposées à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires, selon l'indicateur Lden :

- En ce qui concerne le bruit routier, pour 9 373 personnes, soit 4.1% de la population. Il s'agit en particulier des personnes résidant aux abords des voies départementales D934, D224, D226, D34 à Chelles, D34A et la D934 à Brou-sur-Chantereine, D104 à Champs-sur-Marne, D21 à Roissy-en-Brie ainsi que la route nationale N104 à Pontault-Combault.
- Pour le bruit ferré, 166 personnes résidant aux abords du réseau SNCF.
- Enfin, pour le bruit aérien, 242 personnes.
- 12 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires (11 établissements d'enseignement et 1 établissement sanitaire).

Certaines situations de dépassement de seuil ont pu être traitées par les gestionnaires d'infrastructures de transport, depuis la publication des cartes de bruit (notamment SNCF Réseau, le département de Seine-et-Marne et la Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France).

Ce tableau, présente la part de la population de Paris - Vallée de la Marne exposée au bruit routier, ferré et aérien, au-dessus d'une part des valeurs recommandées par l'OMS (objectifs de qualité) et d'autre part en dépassement des valeurs limites réglementaires, selon les indicateurs Lden et Ln.

Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne	Routier	Ferré	Aérien	Toutes sources de transports confondues
Part de la population potentiellement exposée au-delà :				
Des recommandations OMS Lden	85%	11,5%	7,6%	87,4%
Des valeurs limites réglementaires Lden	4,1%	0,1%	0,1%	4,3%
Des recommandations OMS Ln	71,6%	14,1%	0,1%	76,6%
Des valeurs limites réglementaires Ln	2,1%	0,1%	0%	2,2%

Le diagnostic acoustique, réalisé à partir des cartes stratégiques du bruit d'échéance 4, a permis de révéler 13 secteurs comme étant des zones à enjeux prioritaires, ainsi que des espaces du territoire à préserver des nuisances sonores routières, ferroviaires et aériennes.

4 axes de travail sont retenus dans le PPBE 2024/2028 (échéance 4) :

- Axe 1 : Protéger de l'exposition au bruit routier et prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.

- Axe 2 : Préciser et mettre en valeur les zones de bonne qualité sonore du territoire.
- Axe 3 : Mieux intégrer l'enjeu du bruit dans l'urbanisme et l'aménagement.
- Axe 4 : Informer et sensibiliser à l'environnement sonore.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années. Les éléments sont retranscrits au chapitre III, de ce document.

I. Contexte

1. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 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 pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque État membre, des orientations suivantes :

- Documenter l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie stratégique du bruit (CSB) et estimer les populations exposées ;
- Garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets ;
- Adopter des plans d'action visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement, et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (notion de zone calme).

La Directive européenne 2002/49/CE a été modifiée par la directive 2015/996/CE établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS EU, annexe II) et par la Directive 2020/367/CE modifiant l'annexe III concernant l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Des modifications notables entrent donc en application pour la première fois dans le cadre de la 4^{ème} échéance d'établissement des cartes stratégiques de bruit, concernant les méthodes de calcul à employer.

Son ambition est également de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé, et de recenser 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. La directive vise également à prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La transposition dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement, prévoit l'élaboration de cartes stratégiques de bruit, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et de leur mise à jour a minima tous les 5 ans. Cette obligation s'applique aux agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi qu'aux grandes infrastructures de transport.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutiers, national, départemental, et communal ;
- Les infrastructures de transport ferroviaire ;

- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires ;
- Les activités bruyantes des installations industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A) et à enregistrement (ICPE E).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, tels que les bruits de voisinage et les bruits des activités professionnelles ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie et/ou dans le plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

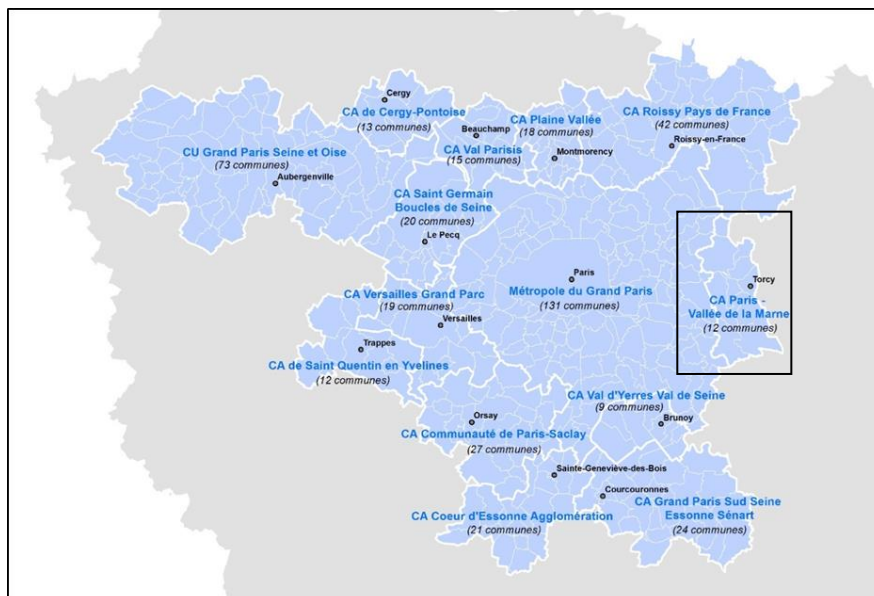
Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit au titre des grandes infrastructures de transports sont les Préfets de département. Les cartes stratégiques des agglomérations définies par l'arrêté du 14 avril 2017 doivent être établies par les agglomérations concernées.

Les autorités compétentes pour la réalisation des PPBE des grandes infrastructures sont :

- Les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports ;
- Les conseils départementaux pour le réseau routier départemental ;
- Les communes ou intercommunalités pour le réseau routier communal ou communautaire, le cas échéant.

Les autorités compétentes pour la réalisation des PPBE d'agglomération sur le territoire francilien sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017. La Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne en fait partie.



Carte des 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores en Île-de-France

L'objectif du PPBE de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne est d'optimiser, sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager. Il vise à améliorer les situations critiques (situations où la population est potentiellement exposée à des dépassements des valeurs limites réglementaires), préserver la qualité des espaces remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, à l'échelle globale de son territoire.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) modifié, définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit en dBA :

	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des PPBE, le Plan expose les mesures envisageables à court ou moyen terme. Il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés, afin de fournir une vision globale de la gestion de la problématique.

2. Présentation du territoire

1. Situation géographique

La Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne est une intercommunalité située au sein du département de Seine-et-Marne, qui regroupe douze communes sur un territoire de 95,8 km² : Brou-sur-Chantereine, Champs-sur-Marne, Chelles, Courtry, Croissy-Beaubourg, Émerainville, Lognes, Noisiel, Roissy-en-Brie, Pontault-Combault, Torcy et Vaires-sur-Marne.

Occupant la frange est de la zone dense francilienne, ce territoire fait aussi partie de la ceinture verte francilienne. Il alterne ainsi entre grands secteurs urbanisés le long des infrastructures de transport, des espaces naturels au Nord, et des forêts domaniales du plateau de la Brie au Sud.

2. Population

La communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne compte 227 417 habitants (voir détail par commune ci-dessous) avec une densité de 2 374 habitants au km² (INSEE – population RGP 2016¹).

Elle compte 6 quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV), répartis sur 5 villes du territoire. La Grande Prairie et Schweitzer-Laennec situés à Chelles, la Renardière sur la commune de Roissy-en-Brie, ainsi que l'Arche Guédon et Le Mail-Victor Hugo situés sur la commune de Torcy.

¹ Les données de population prises en compte dans les CSB d'échéance 4 sont celles issues du recensement général de la population de 2016. C'est la raison pour laquelle ce sont ces données qui sont reprises ici.

	Population
CA Paris - Vallée de la Marne	227 417
BROU-SUR-CHANTEREINE	4 357
CHAMPS-SUR-MARNE	24 656
CHELLES	54 112
COURTRY	6 574
CROISSY-BEAUBOURG	1 985
EMERAINVILLE	7 783
LOGNES	14 007
NOISIEL	15 620
PONTAULT-COMBAULT	38 280
ROISSY-EN-BRIE	23 149
TORCY	23 209
VAIRES-SUR-MARNE	13 686

La population est passée de 70 000 habitants en 1968 à plus de 220 000 dans les années 2010, sa plus forte progression.

3. Infrastructures

La Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne comporte de nombreuses infrastructures routières supportant plus de 3 millions de passages de véhicules par an, et ferroviaires présentant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an. Ces infrastructures, qui sont classées en tant que Grandes Infrastructures de Transports Terrestres (GITT) concernent les autoroutes A4 et A104, la route nationale N4 et plusieurs routes départementales (D199, D 604, D934) , ainsi que 3 lignes ferrées : RER E (2 gares), RER A (4 gares) et Transilien P (2 gares).

Le territoire de la Communauté d'agglomération sera traversé, à l'horizon 2025-2030, par les nouvelles lignes de métro 15 et 16 du Grand Paris Express, et sera doté de deux nouvelles gares (Noisy-Champs et Chelles).

Les aéroports d'aviation légère de Lognes - Émerainville et Chelles - Le Pin sont situés sur le territoire de la Communauté d'agglomération de Paris - Vallée de la Marne. Ces deux aéroports font l'objet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB), approuvé le 11 février 2019 (A.I. n°BRCT/2019-04) pour l'aéroport de Lognes - Émerainville et en 1991 pour l'aéroport de Chelles - Le Pin. Le sud du territoire est également survolé par le trafic aérien à destination et en provenance de l'aéroport de Paris - Orly, sans toutefois être inclus dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de cet aéroport.

Le Plan d'exposition au bruit (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) des collectivités. Il délimite 4 zones en fonction de leur niveau d'exposition au bruit aérien et définit les contraintes d'urbanisme s'appliquant au sein de chacune d'elles (de l'inconstructibilité complète jusqu'aux performances d'isolation phonique des logements).

Le Plan de gêne sonore (PGS) délimite des zones à l'intérieur desquelles les habitations existantes sont éligibles à une aide financière pour l'insonorisation des logements. En France, seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, dont l'aéroport de Paris - Orly.

Le PEB est établi selon les hypothèses de trafic à 15 ans, tandis que le PGS se base sur la situation actuelle lors de son établissement.

4. Environnement et cadre de vie

Le territoire de Paris - Vallée de la Marne dispose de 4 165 Ha d'espace naturels, semi-naturels, agricoles et aquatiques, ce qui représente 43 % de son territoire². Seuls 13 % de ces espaces sont gérés par la Communauté d'agglomération³. Certains de ces espaces sont remarquables, avec notamment une trentaine de zones humides, 18 ZNIEFF de type 1⁴, 5 ZNIEFF de type 2, deux arrêtés de protection de biotope, une réserve naturelle régionale (les Îles de Chelles), un site Natura 2000, et un espace naturel sensible.

En matière de mobilités douces, le territoire est doté d'un réseau cyclable de près de 200 km, et de 50 lignes de bus. À ce jour, ce sont 90 000 voyageurs en transit au quotidien dans les 8 gares de Paris - Vallée de la Marne, et 30 millions de voyageurs dans les transports par an⁵.

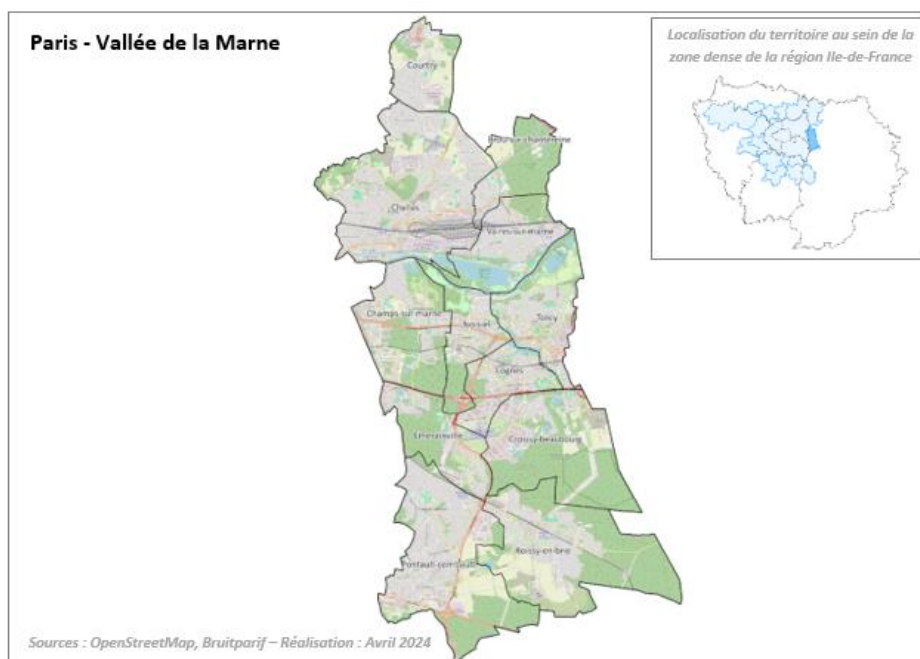
5. Carte du territoire

² Source : MOS 2021, Institut Paris Région

³ Source : Rapport d'activités et de développement durable 2023 de la CAPVM

⁴ Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique.

⁵ Source : Rapport d'activités et de développement durable 2023 de la CAPVM



3. Méthode d’élaboration du PPBE

1. Organisation au sein du territoire

Les cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance de la Paris - Vallée de la Marne ont été produites au dernier semestre 2023, et arrêtées en conseil communautaire du 29 février 2024. Elles constituent un outil de diagnostic acoustique permettant notamment de localiser des zones en dépassement des valeurs limites réglementaires et le nombre d’habitants concernés.

L’élaboration du PPBE a été lancée en interne avec le soutien de Bruitparif et la collaboration de l’ensemble des acteurs territoriaux, en particulier les 12 communes qui la composent. L’objectif était de respecter au mieux le calendrier réglementaire correspondant à la quatrième échéance européenne.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la Communauté d’agglomération Paris - Vallée de la Marne s’articulera autour de trois grands axes :

- Un diagnostic des secteurs à enjeux du territoire qui priorise les zones à l’intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit routier, ferroviaire et aérien, ou de multi-exposition. Il cible les zones de moindre bruit sur le territoire.
- Un recueil des actions réalisées et programmées par l’ensemble des gestionnaires d’infrastructures sur la période de mise en œuvre du PPBE (2024-2028) ;
- Les actions qui seront portées par la Communauté d’agglomération Paris - Vallée de la Marne.

2. Coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, l’intercommunalité a sollicité les 12 communes de son territoire. 5 communes ont participé à l’enquête de recueil des actions réalisées et prévues.

3. Outils à disposition

La CAPVM s'est appuyé sur les outils mis à disposition par Bruitparif afin d'élaborer ce PPBE, tels que les cartes stratégiques de bruit (consultables sur la plateforme <http://carto.bruitparif.fr>), le résumé non technique, et le diagnostic acoustique en tant que documents complémentaires.

Les notions d'indicateurs Lden et Ln, de valeurs limites réglementaires et de recommandations de l'OMS sont développées en annexe. La méthodologie des impacts sanitaires est précisée dans le diagnostic acoustique.

4. Identification des acteurs

La Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017. L'intercommunalité a identifié les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit et l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

Les 12 communes du territoire (Brou-sur-Chantereine, Champs-sur-Marne, Chelles, Courtry, Croissy-Beaubourg, Émerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Torcy, Vaires-sur-Marne) sont concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorités en charge de bâtiments sensibles comme les écoles (maternelles et primaires) ou les crèches. De manière générale, elles sont détentrices de la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

À NOTER :

La Directive européenne 2002/49/CE, et sa transposition dans le droit français, prévoit la réalisation de PPBE pour les grandes infrastructures de transport routier (routes à plus de 3 millions de véhicules par an).

À ce titre, les communes restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures routières sont donc tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies.

Par souci de simplification, et en accord avec les services de l'État, il a été proposé que le PPBE d'agglomération de Paris - Vallée de la Marne puisse englober le PPBE « grandes infrastructures communales » de la commune de Chelles, seule concernée.

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne est gestionnaire de la voirie départementale et, parmi les établissements sensibles, gestionnaire des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il a la charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre de la quatrième échéance. Ce calendrier commun est l'occasion de partager les informations et ainsi de produire des documents cohérents entre eux, le PPBE d'agglomération de la CAPVM devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

Les services de l'État impliqués, centraux ou déconcentrés, sont :

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national ;
- La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités. Elle est également gestionnaire de la

base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A et E ;

- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale de Territoires de Seine et Marne) sont en charge, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des précédentes échéances de la directive selon le même calendrier ;
- La Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) élabore les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris - Orly ;
- La Direction des Routes d'Ile-de-France (DiRIF) est en charge des actions d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre d'actions de résorption des points noirs de bruit générés par ces infrastructures.

Les gestionnaires, exploitants et concessionnaires d'infrastructures de transport :

- SNCF réseau est gestionnaire et exploitant d'une partie du réseau ferroviaire sur le territoire de la CAPVM. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes stratégiques de bruit ferroviaire qui ont été arrêtées par les services de l'État et qui ont également été intégrées aux cartes d'agglomération. SNCF réseau a été sollicité pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de Paris - Vallée de la Marne, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.
- La RATP (Régie autonome des transports parisiens) est également gestionnaire et exploitant d'une partie du réseau ferroviaire desservant le territoire de la CAPVM avec le RER A. Elle a réalisé les cartes de bruit ferroviaire relatives à ses infrastructures qui ont été arrêtées par les services de l'État et qui ont également été intégrées aux cartes d'agglomération. La RATP a été sollicitée pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de Paris - Vallée de la Marne, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.
- Groupe ADP (anciennement Aéroports de Paris) est exploitant de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, aérodrome d'aviation légère privée utilisé pour la pratique d'activités de loisir et de tourisme, et l'aérodrome de Chelles-Le Pin, également aérodrome d'aviation légère. Le Groupe ADP est également exploitant de l'aéroport de Paris - Orly, qui impacte potentiellement le sud du territoire de Paris - Vallée de la Marne, dont il a produit les cartes stratégiques de bruit au titre des grands aéroports.
- Enfin la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France) exploite le tronçon de l'autoroute A4 qui traverse la CAPVM (réseau concédé).

5. Méthode d'identification des enjeux

Les enjeux du territoire de la CAPVM ont été identifiés à partir du diagnostic acoustique territorial élaboré par Bruitparif. Celui-ci dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit, les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires qui y sont liés.

6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

La collecte des informations concernant les « Points Noirs de Bruit » routiers, ferrés et aériens, auprès des gestionnaires d'infrastructures traversant le territoire, s'est appuyée sur les différents PPBE disponibles à ce jour.

Afin de compléter ces informations, la CAPVM a adressé un courrier à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les actions passées ou à venir pour résorber les « Points Noirs de Bruit », se sont appuyées sur les réponses des gestionnaires en retour du courrier de sollicitation.

7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'articule principalement autour des 4 axes suivants :

- Axe 1 : Protéger de l'exposition au bruit routier et prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.
- Axe 2 : Préciser et mettre en valeur les zones de bonne qualité sonore du territoire.
- Axe 3 : Mieux intégrer l'enjeu du bruit dans l'urbanisme et l'aménagement.
- Axe 4 : Informer et sensibiliser à l'environnement sonore.

8. Méthode de consultation du public

Le projet de PPBE de la CAPVM sera porté à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, du 2 septembre au 2 novembre 2024, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la Communauté d'agglomération. Un formulaire de recueil des observations par voie électronique sera également mis en place. Les documents seront consultables sur le site internet de la CAPVM.

Un bilan des observations sera disponible en annexe du présent document. Il sera transmis aux gestionnaires des différentes infrastructures, qui répondront aux remarques le cas échéant.

II. Identification des enjeux

Les cartes stratégiques de bruit constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles.

Issue de modélisation à partir de données descriptives de l'environnement (topographie, bâti...) et des sources de bruit de transports, la cartographie stratégique du bruit produit une représentation graphique des niveaux de bruit moyen calculés ainsi que les statistiques d'exposition des populations et des bâtiments dits sensibles (établissements sanitaires et sociaux et d'enseignement).

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

- **Lden** (Level day-evening-night) : niveau sonore moyen pondéré sur 24h (les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie) et moyenné sur une année de référence)
- **Ln** (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h).

Pour chacun de ces indicateurs, et pour chaque source de bruit concernée, deux types de cartes sont produites : les cartes de type A (niveaux sonores, par pas de 5 décibels) et les cartes de type C (zones en dépassement des seuils réglementaires).

Les valeurs limites réglementaires retenues par la France en application de la directive européenne 2002/49/CE sont :

Valeur limite en dB(A)	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré (LGV)	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	50
Bruit industriel	71	60

Ainsi, les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit sont retranscrites ci-dessous afin de répondre à la réglementation.

Il s'agit ici de prioriser les informations qui peuvent être extraites des cartes stratégiques de bruit et du diagnostic acoustique afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit.

1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports

Les cartes stratégiques de bruit (transport et industriel) de Paris - Vallée de la Marne ont été arrêtées en Conseil communautaire le 29 février 2024.

Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse <https://carto.bruitparif.fr> ainsi que dans le diagnostic acoustique.

2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Lden : valeurs limites dBA	68	73	55
Nb d'habitants	9 373	166	242
Nb établissement enseignement	11	0	2
Nb établissement santé	1	0	0
Lden : objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Nb d'habitants	193 342	26 231	17 189
Nb établissement enseignement	119	17	13
Nb établissement santé	2	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Ln : valeurs limites dBA	68	73	55
Nb d'habitants	4 771	217	0
Nb établissement enseignement	7	0	2
Nb établissement santé	1	0	0
Ln : objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Nb d'habitants	162 897	32 032	132
Nb établissement enseignement	114	24	1
Nb établissement santé	1	1	0

3. Autres éléments de diagnostic

Le diagnostic acoustique, dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit (bruit des transports et bruit industriel), les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés (indicateurs DALY et I-DALY). La cartographie complémentaire de bruit cumulé des transports (non-réglementaire) objective la multi-exposition sonore de certains secteurs du territoire.

Des cartes de projets d'aménagements soumis aux bruits des transports ont été produites.

Une cartographie de zone de moindre bruit des transports a été produite afin d'objectiver les travaux à venir de priorisation et de valorisation de zones calmes.

Dans le cadre de sa mission d'observation du bruit généré en Île-de-France, Bruitparif dispose, sur le territoire de la CAPVM, de deux stations de mesures permanentes du bruit aérien autour de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, ainsi que de 4 stations de mesures permanentes pour le suivi du bruit de chantier en lien avec la construction des ouvrages du Grand Paris Express.

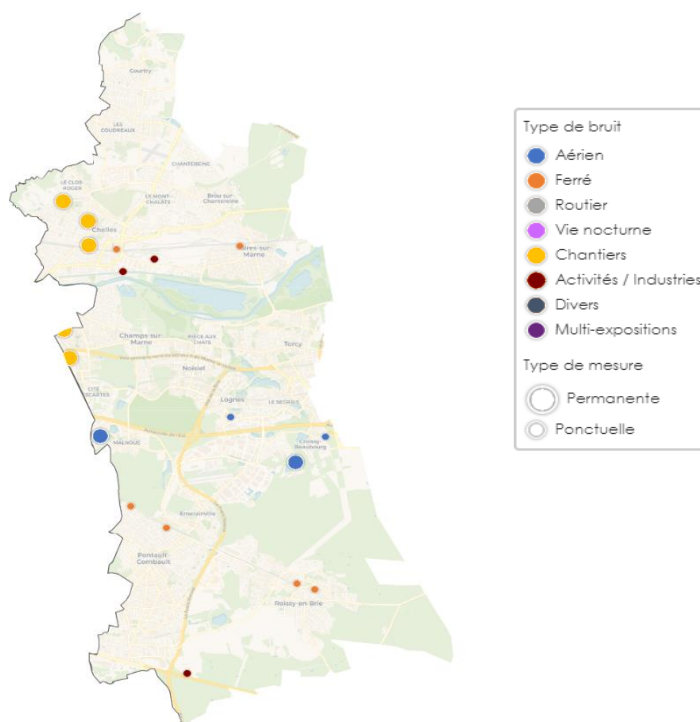
Par ailleurs, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées par Bruitparif sur le territoire de la CAPVM, pour documenter les problématiques locales attachées au bruit ferroviaire ou industriel.

L'ensemble des résultats de ces mesures sont consultables sur la plateforme Rumeur de Bruitparif : <https://rumeur.bruitparif.fr/>

Les études de Bruitparif

Le site « Rumeur » mis en place par Bruitparif permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit réalisées en Île-de-France. Il est possible de consulter :

- ✓ Les niveaux de bruits instantanés mesurés (jusqu'au niveau seconde)
 - ✓ Les pics de bruit d'origine aérienne
- ✓ Des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année
 - ✓ Des documents au format PDF (rapports de mesure etc.)



Localisation des sites de mesure du bruit sur le territoire de la CAPVM (source : <http://rumeur.bruitparif.fr/>)

4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux prioritaires à retenir pour le PPBE, en croisant des critères de bruit et d'impacts sanitaires :

- Les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source, en Lden ;
- Les mailles de 200 mètres où les impacts sanitaires (Daly et I-Daly) sont les plus élevées par source ;
- Les établissements sensibles (établissements de santé et d'éducation) qui se trouvent à l'intérieur des zones précédentes.

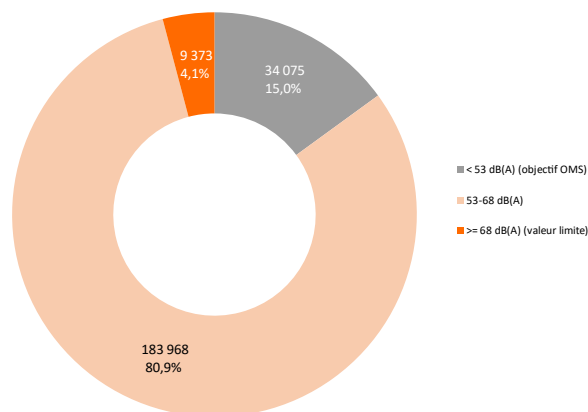
Afin de hiérarchiser les zones à enjeux, plusieurs critères peuvent être pris en considération :

- Le nombre d'habitants exposés ou d'établissements sensibles concernés ;
- Le nombre de dépassements des valeurs limites Lden en tenant compte des différentes sources de bruit ;
- Le gestionnaire responsable de l'infrastructure concernée par les dépassements de seuil (notamment relevant de la compétence ou non de la commune ou de l'intercommunalité).

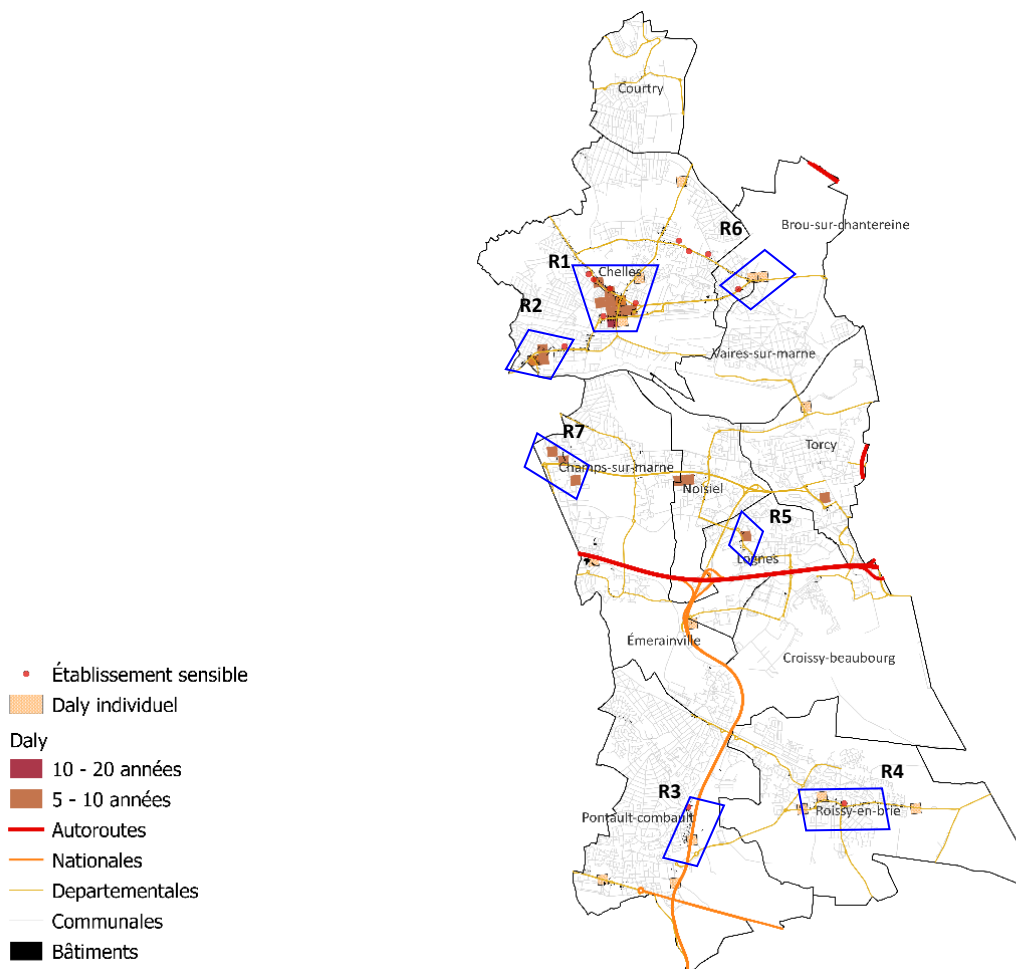
2. Bruit routier

Pour le bruit routier, les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires de 68 dBA Lden, concernent 4,1 % de la population du territoire, soit 9 373 personnes. 85 % des habitants, soit 193 342 personnes sont par ailleurs exposées au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 53 dBA Lden.

La commune de Chelles concentre près des deux tiers des habitants de l'agglomération en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire en Lden pour le bruit routier (5 992 habitants sur 9 373), ce qui représente 64 % de la population du territoire potentiellement exposée au-delà du seuil réglementaire de 68 dBA Lden. Les deux autres communes potentiellement concernées par des expositions au-delà de la valeur limite réglementaire en Lden, sont Roissy-en-Brie (1 071 habitants) et Brou-sur-Chantereine (675 habitants).



Parts de population exposée au bruit routier (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit routier

Sur le territoire, 7 secteurs à enjeux routiers sont priorisés comme étant potentiellement exposés au-dessus du seuil réglementaire de 68 dBA Lden. 4 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.

Chelles est la commune qui présente les valeurs les plus élevées (entre 5 à 10 années) de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit routier pour deux secteurs R1 et R2. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente pour R1 et R2, respectivement 12 à 36 mois et 6 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière. Ces deux secteurs concernent 2638 personnes (R1) et 113 personnes (R2). 5 autres secteurs à enjeux routiers sont représentés sur les différentes communes du territoire sur les communes de Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Lognes, Brou-sur-Chantereine et Champs-sur-Marne.

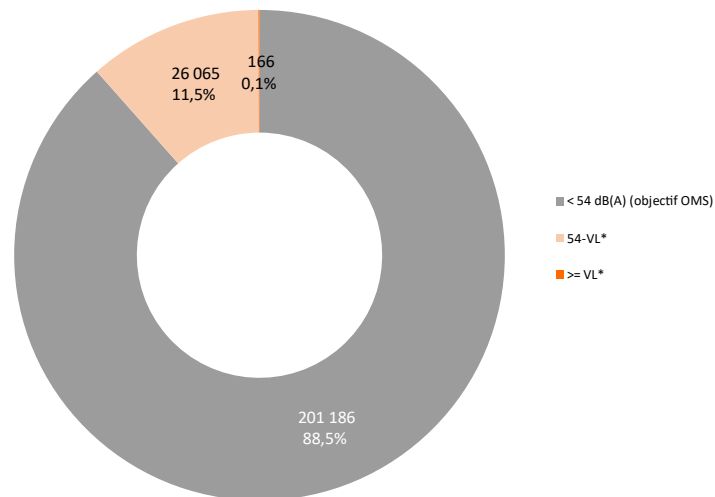
Secteur à enjeux pour le bruit routier en dépassement de la valeur limite de 68 dBA						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
R1	Chelles	D224 / D34 / D934	CD 77	2 : Maternelle Bickart et élémentaire Guy Gasnier	Entre 12 et 36 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 20 années (DALY)	2638 pers.
R2	Chelles	D934/D226	CD 77	–	Entre 6 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	113 pers.
R3	Pontault-Combault	N104	DIRIF	1 : Lycée Camille Claudel	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	226 pers.
R4	Roissy-en-Brie	D21	CD 77	1 : Groupe scolaire Les sapins	Entre 6 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	300 pers.
R5	Lognes	D 199	CD 77	-	Entre 6 et 12 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	237 pers.
R6	Brou-sur-Chantereine /Vaires-sur-Marne	D34A / D934	CD 77	1 : Elémentaire Jean Jaurès	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly)	182 pers.
R7	Champs-sur-Marne	D 199	CD 77	–	Entre 5 et 10 années (DALY)	108 pers.

3. Bruit ferré

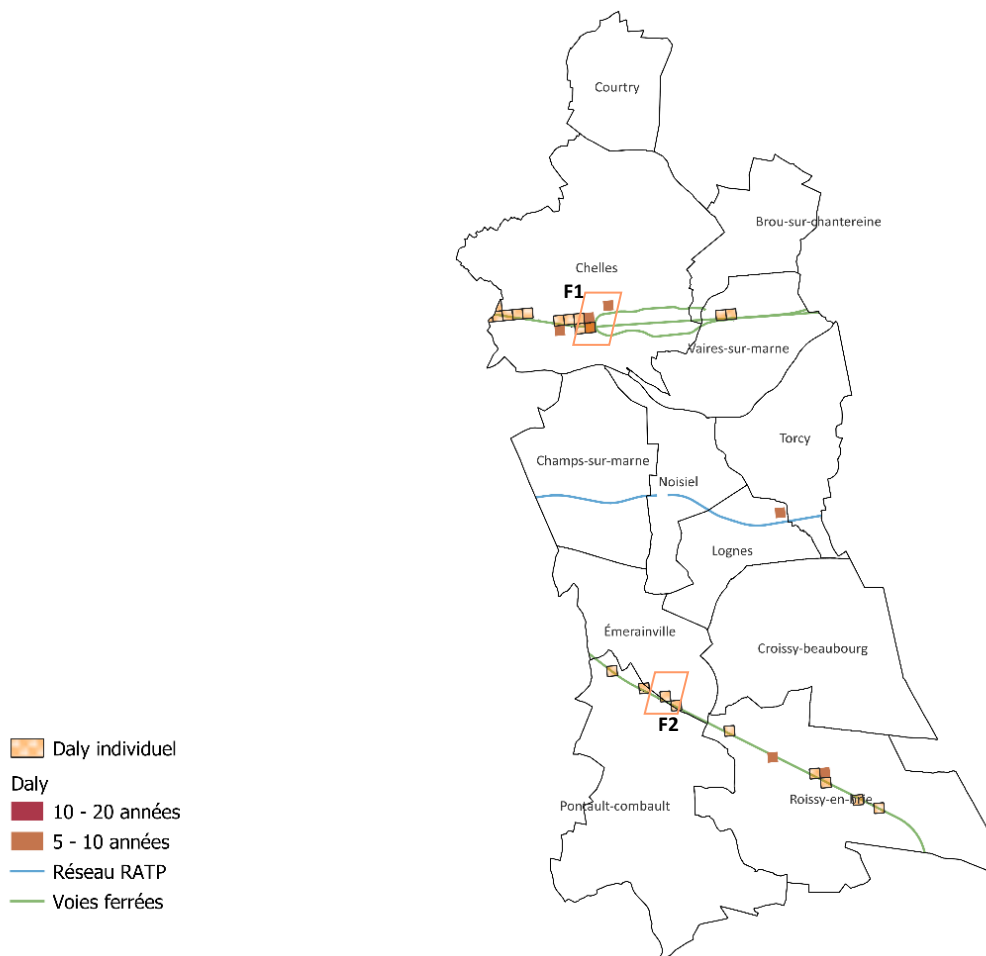
Au sein de la CAPVM, le bruit ferré affecte une partie non-négligeable du territoire, mais représente un enjeu de moindre ampleur que le bruit routier. Les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 73 dBA Lden, concernent 0.1 % de la population du territoire, soit 166 habitants. 11,5 % des habitants, soit 26 231 personnes sont par ailleurs exposées au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden.

La commune de Chelles concentre près 87 % des habitants de l'agglomération en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 73 dBA pour le bruit ferroviaire (145 habitants sur 166).

Les deux autres communes potentiellement concernées par des expositions au-delà des valeurs limites réglementaires, en Lden, sont Pontault-Combault (18 habitants) et Roissy-en-Brie (2 habitants).



Parts de population exposée au bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit ferroviaire

Sur le territoire, 2 secteurs à enjeux ferroviaires sont priorisés comme étant potentiellement exposés au-dessus du seuil réglementaire de 73 dBA Lden. Aucun établissement sensible n'est exposé au-delà des valeurs limites réglementaires pour le bruit ferré.

Chelles est la commune qui présente les valeurs les plus élevées (entre 5 à 10 années) de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit ferroviaire pour le secteur F1 qui concerne 138 personnes. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Le secteur F2 de Pontault-Combault qui concerne 16 personnes subit entre 1 à 5 années de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit ferroviaire. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Secteur à enjeux pour le bruit ferré en dépassement de la valeur limite de 68 dBA						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Etablissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
F1	Chelles	CORAIL / FRET / TGV-D-10U2	SNCF Réseau	–	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	138 pers.
F2	Pontault-Combault	FRET	SNCF Réseau	–	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	16 pers.

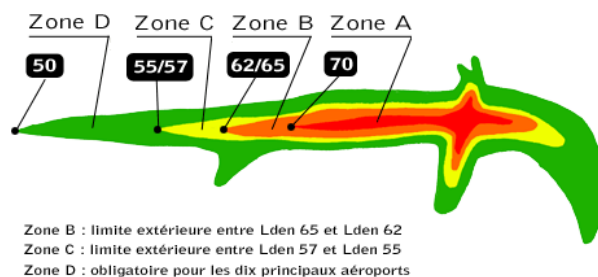
4. Bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeux en termes de bruit aérien :

Tout d'abord le Plan de Gêne Sonore. Il s'agit d'un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS. La CAPVM n'est concernée par aucun P.G.S.

Le Plan d'Exposition au Bruit. Il s'agit d'un document qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- Zone A : Exposition au bruit très forte
- Zone B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible



Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Lognes - Émerainville a été révisé et approuvé par arrêté inter-préfectoral n°BRCT/2019-08, le 11 février 2019. Le précédent PEB datait de l'année 1984. Outre l'objectif général du document qui est de prévenir l'exposition au bruit de nouvelles populations en tenant compte d'hypothèses de trafic (actuelles et futures) actualisées, la révision du PEB a permis de le rendre compatible avec les normes européennes en utilisant de nouveaux modes de calcul (indicateur Lden). Les hypothèses de projection de trafic étaient de 80 000 mouvements par an à 5 ans, 90 000 à 10 ans et 100 000 à 15 ans.

Les cartes stratégiques de bruit de chacun des trois grands aéroports franciliens (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget) ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Ces cartes ont été complétées par Bruitparif par une estimation des niveaux de bruit situés entre les valeurs de recommandations de l'OMS (45 dBA Lden et 40 dBA Ln) et les seuils de représentation obligatoire fixés par la Commission européenne (55 dBA Lden et 50 dBA Ln). Ce travail complémentaire a également été mis en œuvre par Bruitparif pour l'ensemble des aérodromes franciliens dotés d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

La synthèse de ces documents fait apparaître 3 zones soumises au bruit aérien sur le territoire Paris Vallée de la Marne :

- L'extrême sud du territoire (sur les communes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie), survolé par les aéronefs à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Orly. Les niveaux sonores y sont inférieurs au seuil réglementaire de 55 dBA en Lden et de 50 dBA en Ln, mais supérieurs à l'objectif de qualité de l'OMS en Lden.
- Une large bande centrale du territoire, concernée par l'activité de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, qui génère un secteur en dépassement de la valeur limite réglementaire en Lden et une zone plus large de dépassement de l'objectif de qualité de l'OMS en Lden
- Enfin, le nord du territoire, abritant l'aérodrome de Chelles - Le Pin, peu étendu, mais générant potentiellement localement des dépassements de la valeur limite réglementaire en Lden.

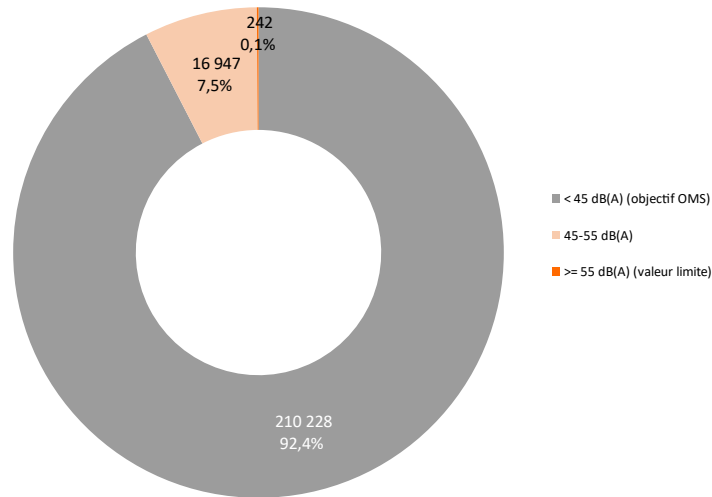
Au sein de la CAPVM, les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 55 dBA Lden, concerneraient seulement 0,1 % de la population du territoire, soit 242 habitants qui vivraient principalement dans le voisinage de l'aérodrome de Chelles - Le Pin (230 personnes) et de l'aérodrome de Lognes - Émerainville (7 habitants à Croissy-Beaubourg, 3 habitants à Émerainville et 2 habitants à Lognes). Deux établissements d'enseignement, le collège et lycée privé Gasnier et le collège de l'Europe à Chelles seraient potentiellement exposés au-delà de la valeur limite à proximité de l'aérodrome de Chelles - Le Pin. Toutefois l'aérodrome étant principalement exploité les jours de week-end, l'enjeu sanitaire semble infondé pour les collégiens de ces deux établissements. Ces établissements ne seront donc pas considérés comme des établissements en dépassement dans la priorisation des enjeux liés au bruit aérien sur le territoire. Les résultats concernant l'aérodrome de Chelles - Le Pin doivent en outre être pris en considération avec la plus grande réserve du fait du manque de données d'objectivation des nuisances sonores disponibles pour cet aérodrome. Les données intégrées à cette évaluation ne reposent que sur le PEB qui a été établi il y a plus de 30 ans, et sur aucune mesure de bruit réalisée sur le terrain. Il conviendrait donc de vérifier le potentiel d'enjeux sur ces secteurs. Compte tenu du peu de signalements de nuisances sonores remontées par la population sur cet aérodrome, comparativement à ceux rapportés pour l'aérodrome de Lognes - Émerainville, il a été décidé de ne pas retenir le voisinage de l'aérodrome de Chelles - Le Pin comme une zone à enjeu prioritaire pour le bruit aérien sur le territoire.

Un nombre beaucoup plus conséquent d'habitants (17 189 personnes, soit 7,5% de la population du territoire, sont toutefois exposés au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden. Les communes les plus concernées sont celles concernées par l'activité de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, à savoir :

- La commune de Croissy-Beaubourg (dont la quasi-totalité (99,7 %) de la population est exposée au-delà de la recommandation de l'OMS de 45 dBA Lden) ;
- La commune d'Émerainville avec 37,9 % de ses habitants exposés au-dessus de cette recommandation ;
- La commune de Lognes (10,8 %) ;

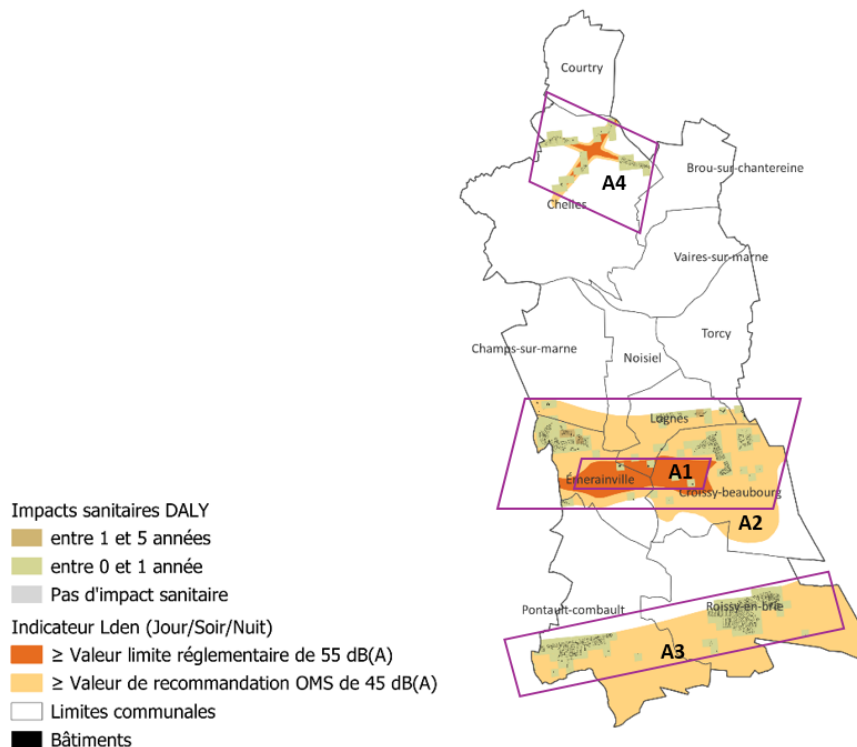
Ainsi que les communes touchées par les survols en lien avec l'activité de Paris - Orly :

- La commune de Roissy-en-Brie (22,4 %) ;
- La commune de Pontault-Combault (9,9 %).



Parts de population exposée au bruit aérien (indicateur Lden)

En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 45 années de vie en bonne santé perdue chaque année au sein de la CAPVM. Ces impacts sanitaires sont le fait essentiellement de l'aérodrome de Lognes - Émerainville pour 45 % et de l'aéroport de Paris - Orly pour 45 %.



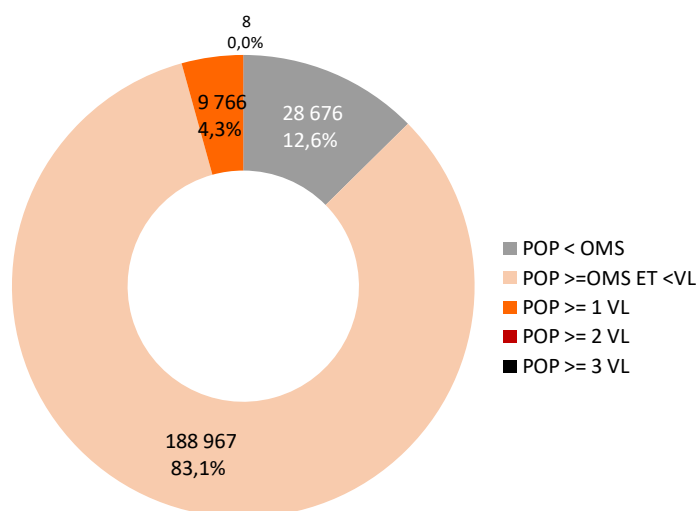
Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit aérien

Secteur à enjeux pour le bruit aérien						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
Dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé						
A1	Lognes, Émerainville, Croissy-Beaubourg	Aérodrome Lognes - Émerainville	ADP	>Valeur limite	Entre 0 et 5 années (DALY)	8 pers
Dépassement potentiel des seuils réglementaires modéré ou supérieurs aux objectifs de qualité de l'OMS						
A2	Émerainville, Lognes, Croissy-Beaubourg	Aérodrome Lognes – Émerainville	ADP	>OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	7 075 pers.
A3	Pontault-Combault, Roissy-en-Brie	Aéroport d'Orly	ADP	>OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	8 861 pers.
Secteurs à objectiver						
A4	Chelles	Aérodrome de Chelles - Le Pin Axe Nord	ADP	>Valeur limite et OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	1 118 pers.

5. Situations de multi-exposition

Les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires du bruit des transports, concernent 4.3 % de la population du territoire, soit 9 766 personnes. Toutes sources sonores des transports confondues, ce sont 87.4 % des habitants, soit 198 733 personnes qui sont potentiellement exposées au-dessus des objectifs de qualité de l'OMS.

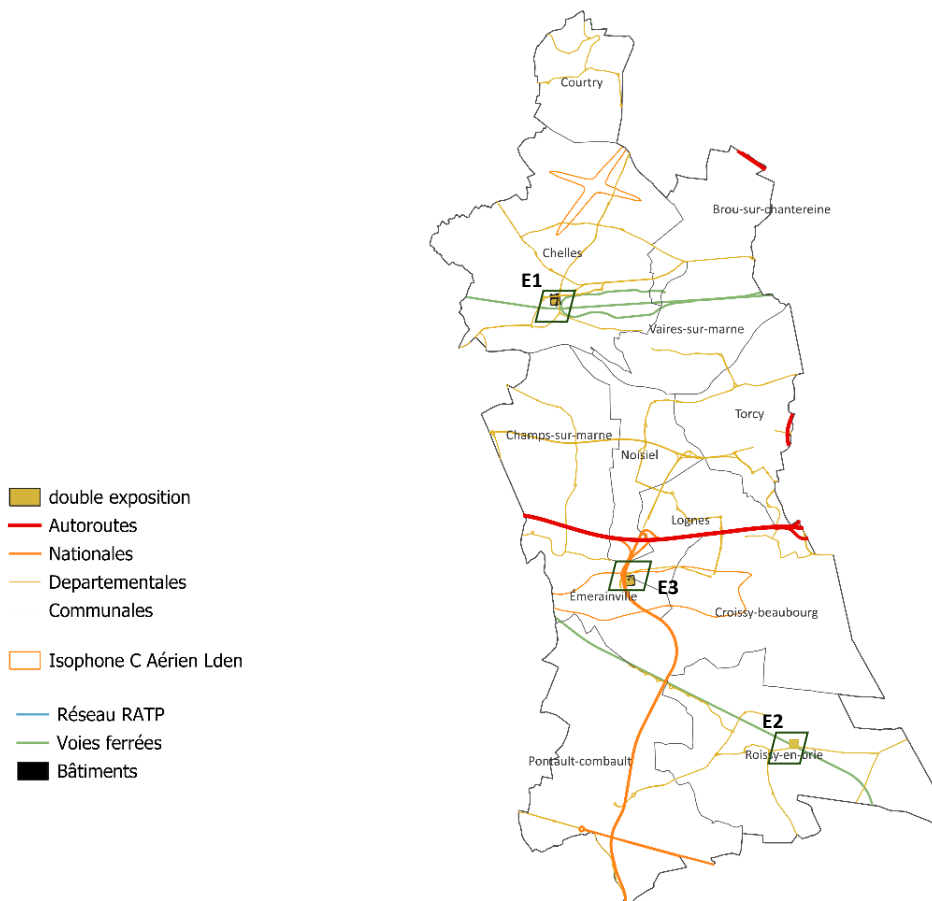
Les communes de Chelles puis de Roissy-en-Brie concentrent le plus grand nombre de personnes en situation d'exposition potentielle au-delà des valeurs limites réglementaires d'au moins une source de bruit des transports (respectivement 6 364 et 1 070 personnes). Quelques personnes (en nombre limité, 8) se trouvent potentiellement en situation de dépassement des valeurs limites en Lden pour deux sources de bruit à la fois. Elles se trouvent au sein de la commune d'Émerainville (dépassements pour le bruit routier et le bruit aérien) et des communes de Chelles et de Roissy-en-Brie (dépassements pour le bruit routier et le bruit ferroviaire).



Parts de population, par commun, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

Indicateur Lden	Population	< objectifs OMS	>=objectif(s) OMS < valeurs limites	>= une seule valeur limite				>= deux valeurs limites				>= trois valeurs limites
				Route	Fer	Air	Total	Route/Fer	Route/Air	Fer/Air	Total	
CA Paris - Vallée de la Marne	227 417	28 676	188 967	9 366	161	239	9 766	5	3	-	8	-
BROU-SUR-CHANTEREINE	4 357	539	3 143	675	-	-	675	-	-	-	-	-
CHAMPS-SUR-MARNE	24 656	2 891	21 345	420	-	-	420	-	-	-	-	-
CHELLES	54 112	7 727	40 021	5 990	143	230	6 362	2	-	-	2	-
COURTRY	6 574	776	5 747	50	-	-	50	-	-	-	-	-
CROISSY-BEAUBOURG	1 985	5	1 923	50	-	7	57	-	-	-	-	-
EMERAINVILLE	7 783	636	7 063	81	-	-	81	-	3	-	3	-
LOGNES	14 007	667	13 012	325	-	2	328	-	-	-	-	-
NOISIEL	15 620	3 184	12 316	120	-	-	120	-	-	-	-	-
PONTAULT-COMBAULT	38 280	3 676	34 095	490	18	-	509	-	-	-	-	-
ROISSY-EN-BRIE	23 149	2 576	19 503	1 068	-	-	1 068	2	-	-	2	-
TORCY	23 209	2 414	20 793	2	-	-	2	-	-	-	-	-
VAIRES-SUR-MARNE	13 686	3 587	10 005	94	-	-	94	-	-	-	-	-

Population par plages par commune exposée aux valeurs de références et cumul, indicateur Lden.



Cartographie des secteurs exposés à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

8 personnes sur le territoire de Paris - Vallée de la Marne sont en potentiel dépassement de deux valeurs limites réglementaires.

Pour le secteur E1, sur la commune de Chelles, cela représente entre 5 à 20 années de vie en bonne santé perdues (DALY), du fait du cumul d'exposition à deux sources de bruit (Route et Fer). Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente entre 12 à 36 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Pour le secteur E2, sur la commune de Roissy-en-Brie, cela représente entre 1 à 5 années de vie en bonne santé perdues (DALY), du fait du cumul d'exposition à deux sources de bruit (Route et Fer). Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente entre 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Pour le secteur E3, sur la commune d'Émerainville, cela représente entre 1 à 5 années de vie en bonne santé perdues (DALY), du fait du cumul d'exposition à deux sources de bruit (Route et aérien). Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente entre 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Secteur à enjeux de multi-exposition						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
E1	Chelles	D34/D934 et Fer	SNCF Réseau et CD77	-	Entre 12 et 36 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 20 années (DALY)	2 pers.
E2	Roissy-en-Brie	D21 et Fer	SNCF Réseau et CD77	-	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	3 pers.
E3	Émerainville	N104 et aéroport Lognes - Émerainville	ADP et DIRIF	-	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	3 pers.

6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux

Rang / Dénomination	Critères	Secteurs
1 / Secteurs prioritaires	<p>Nombre d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>500) et/ou présence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années et mois de vie (DALY et I-DALY élevés).</p> <p>Multi-exposition sonore.</p>	R1, A1 E1, E2, E3
2 / Secteurs à enjeux élevés	<p>Nombre d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>100) ou double dépassement de source distincte.</p> <p>Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années et mois de vie (DALY et I-DALY faibles).</p>	R2, R3, R4, R5, F1
3 / Secteurs à enjeux	<p>Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires moins élevé.</p> <p>Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années <u>ou</u> mois de vie (DALY <u>ou</u> I-DALY).</p>	R6, R7, F2, A2, A3
4 / Secteurs à objectiver	Manque de données actuelles.	A4
5 / Secteurs à surveiller	Secteurs impactés par une ou plusieurs sources de bruit des transports avec	26 secteurs d'aménagement

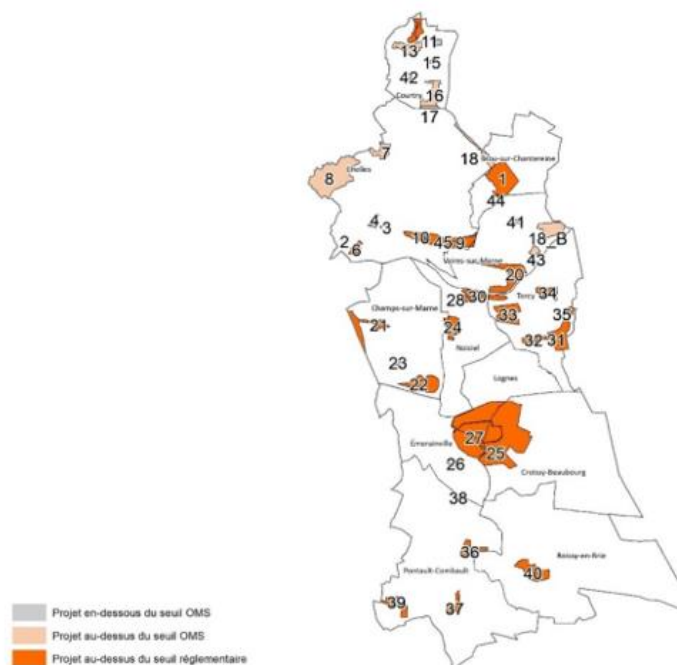
	perspective d'augmentation de la population dans le cadre de projets d'aménagement urbain.	potentiellement exposés au bruit routier. 3 secteurs d'aménagement potentiellement exposés au bruit ferroviaire. 3 secteurs d'aménagement potentiellement exposés au bruit aérien.
--	--	--

7. Aide à la décision, exposition au bruit des projets d'aménagement

Sur le territoire de la CAPVM, l'ensemble des projets d'aménagement, à l'exception du projet GDV - Site Chemin de l'arange (n°14), sur la commune de Courtry, sont situés dans des zones qui excèdent l'objectif de qualité de l'OMS de 53 dBA Lden pour le bruit routier. 26 secteurs d'aménagement, sont situés dans des zones qui excèdent la valeur limite réglementaire de 68 dBA Lden pour le bruit routier.

Pour le bruit ferroviaire, 13 secteurs d'aménagement, sont situés dans des zones qui excèdent l'objectif de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden. 3 secteurs d'aménagement, sont situés dans des zones qui excèdent la valeur limite réglementaire de 73 dBA Lden.

Pour le bruit aérien, 8 secteurs d'aménagement, sont situés dans des zones qui excèdent l'objectif de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden, et 3 secteurs sont situés dans des zones qui excèdent la valeur limite réglementaire de 55 dBA Lden.



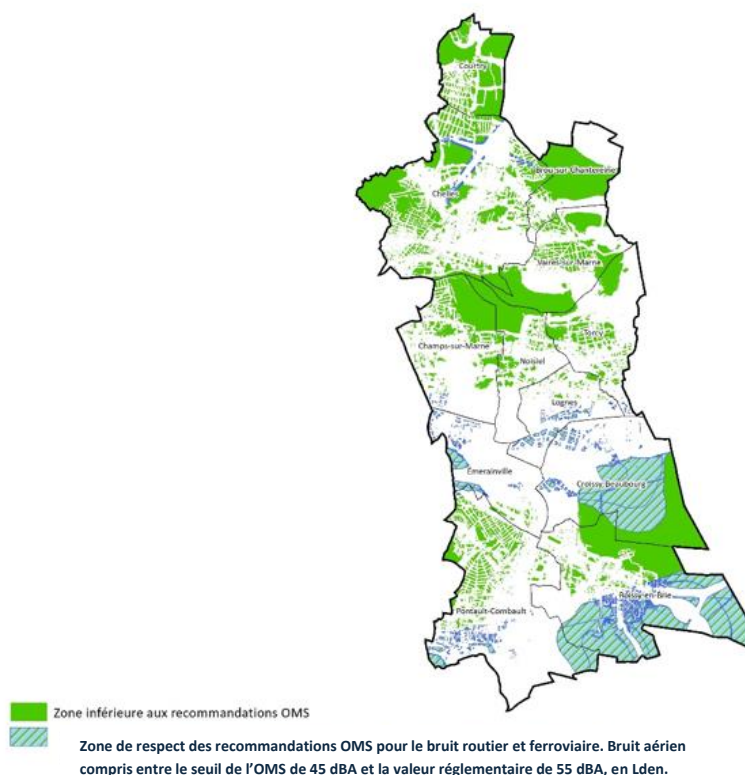
Cartographie des secteurs d'aménagements et de leur situation par rapport aux zones qui dépassent les recommandations de l'OMS ou les valeurs réglementaires

8. Aide à la décision de moindre bruit des transports

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 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 ». Il y a donc une distinction à effectuer entre zone calme (critère acoustique respecté) et zones à valoriser ou à protéger (zone à potentialité de calme mais exposée au bruit). Si un niveau de bruit moyen à ne pas dépasser, à définir, peut être choisi comme critère de base dans la notion de zone calme, sa définition fait également appel à d'autres caractéristiques, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques, comme son ouverture au public, sa qualité paysagère, l'absence de circulation de véhicules motorisés, la présence de lieux propices au ressourcement, la facilité d'accessibilité et le confort.

Concernant le niveau d'exposition au bruit, les secteurs du territoire qui respectent les recommandations de l'OMS pour le bruit des transports sont des secteurs que l'on peut qualifier de calmes, sous réserve toutefois de vérifier qu'ils ne sont pas soumis à des nuisances sonores issues d'autres sources (industrielles, chantiers, activités commerciales...).

Ces secteurs sont représentés sur la carte ci-dessous en vert. Les secteurs qui respectent, quant à eux les recommandations de l'OMS en matière de bruit des transports terrestres, mais qui excèdent l'objectif de qualité pour le bruit aérien (sans dépasser la valeur limite réglementaire) sont représentés quant à eux en bleu/vert.



Cartographie de moindre exposition au bruit routier, ferroviaire et aérien (indicateur Lden)

III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

« Le préfet de département a la charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit » (instruction du 23 juillet 2008).

En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE de la CAPVM s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.

Certains gestionnaires ont également fourni une contribution détaillée qui a pu être incorporée au contenu de ce PPBE, à la suite de la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

1. Actions sur le bruit routier

1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

Les services de la Direction Départementale de Territoires de Seine-et-Marne (DDT 77) ont la charge de l'élaboration du PPBE de quatrième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Le projet de PPBE de 3^{ème} échéance adopté le 25 novembre 2019 est consultable à l'adresse suivante : <http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Cartographie-et-prevention-du-bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestres/PPBE-infrastructures-routieres-2eme-et-3eme-echeances>

Concernant les actions de lutte, contre le bruit des transports, mises en œuvre au cours des 10 dernières années, plusieurs concernent le territoire de la CAPVM :

BRUIT ROUTIER

RN104 Émerainville : rehausse des merlons anti-bruit d'Émerainville en 2014 et 2019. Mise en place d'écrans acoustique entre le diffuseur N104 - RD361 et au niveau de la rue des Berchères à Pontault-Combault en 2019, et jusqu'à rue des Petites Friches programmés en 2023.

A104 Torcy : Mise en œuvre expérimentale de réduction de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h

À ce jour, le territoire de la CAPVM ne semble pas concerné par de nouveaux points noirs de bruit autoroutiers. La réévaluation par les gestionnaires SANEF et DiRIF est en cours de processus.

2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

En sa qualité de gestionnaire d'infrastructures routières, le Département de Seine-et-Marne a adopté son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) en 2012, conformément à la Directive 2002/49/CE.

BRUIT ROUTIER
RD34 : Création d'un nouvel ouvrage permettant de réduire les nuisances sonores des riverains de la Ruelle aux Loups à Vaires-sur-Marne.
RD934 : Réfection de voirie depuis l'avenue du Maréchal Foch jusqu'à l'avenue du Général de Gaulle à Chelles. Intégration d'un giratoire avenue François Mitterrand (2019/2021)
RD 224 : Réfection de voirie au niveau de l'avenue Bobby Sands à Chelles (2020)
Campagne annuelle de réfection des enrobés de chaussées, y compris hors agglomération, en cas de présence de riverains pour un gain de 2-3 dB(A) pour une vitesse de 50 km/h.

De manière générale, le Département s'engage à poursuivre et à développer des actions cohérentes pour la gestion du bruit, dans les schémas organisationnels, les investissements routiers, le suivi réglementaire, avec :

- Une prise en compte des nuisances sonores dans le cadre des schémas d'organisation environnementale des chantiers routiers.
- L'utilisation de revêtements phoniques dans les situations exigeant des mesures de réduction avec exclusion des enduits bruyants en cas de présence de riverains et utilisation d'enrobés fins en agglomération.
- Le respect des prescriptions réglementaires en vue du maintien de niveaux sonores en deçà des valeurs limites dans le cadre de la création d'infrastructures.

Par ailleurs, le Département met en œuvre des sections d'approche d'agglomération ; ce dispositif vise à ménager une zone de transition en entrée/sortie d'agglomération afin d'accompagner le passage de 80 à 50 km/h. Outre son intérêt pour la sécurité, cet aménagement, incite à la modération des vitesses, contribue à minorer les nuisances sonores subies par les premiers riverains.

3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes

Pour recueillir le détail des actions réalisées, au cours des dix dernières années et à venir au cours des cinq prochaines années, visant à réduire ou prévenir le bruit routier sur le réseau communal, un questionnaire a été envoyé par la CAPVM à chacune des 12 communes. Cinq communes, Pontault-Combault, Croissy-Beaubourg, Chelles, Emerainville et Lognes ont répondu à ce questionnaire.

Six catégories d'actions sur le bruit routier étaient proposées :

- Actions de maîtrise du trafic routier
- Actions sur les vitesses de circulation
- Changement de revêtements de chaussée
- Actions de limitation de la propagation du bruit routier
- Opérations de traitement acoustique des façades
- Autres actions pouvant avoir un effet sur l'environnement sonore, par exemple sensibilisation des différents publics, lutte contre les comportements inciviques.

Lorsque cela a été possible, la localisation sur le territoire communal, la date de mise en œuvre et éventuellement le coût et le bénéfice en personnes ou en décibels ont été renseignés.

Les tableaux ci-dessous intègrent les principales actions qui ont été signalées, comme mise en œuvre par les communes ayant répondu au questionnaire. Ces tableaux ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire de la CAPVM pendant la période considérée.

Actions de MAÎTRISE DU TRAFIC ROUTIER mises en œuvre depuis 2014						
Type d'action	Commune/Gestionnaire	Nom de la voie	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Restrictions d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, ...)	Commune d'Émerainville		Interdiction des poids lourds rue d'Emery Interdiction VL sauf desserte riveraine rue d'Emery		2023	NC
	Commune de Chelles	Chantereine, Mont Chalâts, Grande Prairie (canal),	Aménagements limitant l'accès aux 2 roues dans les secteurs résidentiels		2014/2024	NC
		Pont de la Goujonnette	Interdiction d'accès aux poids lourds 1,5 t sur le pont de la Goujonnette		2014/2024	NC
	Commune de Croissy-Beaubourg	Vieux bourg de Croissy et dans les Lions de Beaubourg	Arrêtés municipaux aux PL de + de 3.5 sur le vieux bourg de Croissy et dans les Lions de Beaubourg.		2014/2024	NC
Renouvellement de la flotte de véhicules de services en hybrides/électriques	Commune de Lognes		Véhicules électriques, Véhicules hybrides		2016-2018 2015	70 000 euros, 75 000 euros
	Commune de Chelles		Acquisition de véhicules fonctionnant au GNV et location d'une station de remplissage, station au CTM enlevée, contrat avec Engie pour remplissage à la station située dans la ZAE de la Tuilerie		2018	NC
				Conversion du parc automobile à essence au bioéthanol (boîtier de conversion)		2022- 2028
	Commune de Croissy-Beaubourg		Acquisition d'un VL de marque RENAULT ZOÉ Electrique – début 2020. En complément de de RENAULT Kangoo électriques de 2012 et 2013.		2020	Coût réel de l'acquisition : 12 272 € HT ou 15 926 € TTC.
	Commune de Pontault-Combault		Achats de véhicules électriques pour le déplacement des agents		2014/2024	NC
Modification du plan de déplacements et mise à sens unique de voies	Commune de Chelles	Rue des Cottages	Mise à sens unique de la rue des Cottages		2021	NC
		Rue Auguste Meunier (tronçon Nord)	Mise à double sens de la rue Auguste Meunier (tronçon Nord)		2024	NC
Mise en place d'un système pour la gestion du stationnement et des livraisons	Commune de Lognes		Zone bleue stationnement demi-journée		2019	5000 euros

Fluidification du trafic par la suppression de feux tricolores ou un système de synchronisation des feux	Commune d'Émerainville		En fonction du flux, les feux sont passés manuellement à l'orange		2014/2024	NC
	Commune de Chelles	Carrefours Sciences/Claude Bernard et Sciences/Delambre	Suppression des feux aux carrefours Sciences/Claude Bernard et Sciences/Delambre		2022	NC
		Carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révèrend Père Chaillet	Suppression des feux au carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révèrend Père Chaillet		2024	NC
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres)	Commune d'Émerainville		Navette pour séniors mise en place		2022	NC
Actions pour favoriser le report modal vers des mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, ...)	Commune d'Émerainville		Compétence CAPVM Schéma directeur cyclable		2014/2024	NC
	Commune de Chelles	Avenue du Général de Gaulle (910 m)	Création de la piste cyclable bidirectionnelle		2021	NC
	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier – François	Création de la piste cyclable bidirectionnelle, 2024 pour la phase 1, phasage des phases 2 et 3 à lancer		2024/2029	NC
VITESSES DE CIRCULATION						
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Commune de Chelles	Avenue des Sciences/Lavoisier	Suppression carrefour à feux : avenue des Sciences/Lavoisier		2020	NC
		Giratoire : Nast/Eterlet/Résistance	Suppression carrefour à feux et création d'un giratoire : Nast/Eterlet/Résistance		2017	NC
		Carrefour Foch/De Lattre de Tassigny	Création d'un mini giratoire au carrefour Foch/De Lattre de Tassigny		2018	NC
		Rond-point Albert Sarrault	Aménagement du rond-point Albert Sarrault (travaux CD)		2024	NC
Réductions réglementaires de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	Commune de Croissy-Beaubourg		Création de zone 30 avec arrêtés municipaux.		2014/2024	NC
	Commune de Pontault-Combault		Passage à 30 km/h sur l'ensemble de la ville		2014/2024	NC
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Commune d'Émerainville		Zone 30 sur la majorité de la commune sauf grands axes		2014/2024	NC
	Commune de Chelles	ZAC de l'Aulnoy	Mise en place de nouvelles zones de rencontre et zones 30 : ex. ZAC de l'Aulnoy		2024	NC
	Commune de Croissy-Beaubourg	Allée du Bois/ ZAC de Lamirault	Allée du Bois – zone 30 Km / secteur des écoles, centre de loisirs, Maison des jeunes. ZAC de Lamirault, arrêté pour zone 30 km.		2021	NC

	Commune de Lognes		Création d'une place Rosa Bonheur en remplacement d'un parking		2022	NC
Mise en place de contrôles de vitesse et de radars pédagogiques	Commune de Croissy-Beaubourg	Rue de Paris; Rue du Chenil ; Allée des Platanes ; avenue de l'étang. 2 existants au Boulevard Georges BIDAULT.	Mise en place de 6 radars pédagogiques sur la commune en surplus des 2 existants. Principalement sur les axes dangereux aux abords des écoles notamment et sur des lignes droites de + de 300 m/l. Rue de Paris x 2 ; Rue du Chenil x 1 ; Allée des Platanes x 1 ; avenue de l'étang x 2. Les 2 existants au Boulevard Georges BIDAULT.		2020	12 790 € HT ou 15 228 € TTC
	Commune de Pontault-Combault		Installation de radars pédagogiques		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		3 radars pédagogiques		2014-2023	2000 euros/u
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes, ...)	Commune de Chelles	Avenue des Sciences	Création de plateaux surélevés avenue des Sciences		2021/2024	NC
		Rue Louis Eterlet, rue Gustave Nast, avenue de la Résistance, boulevard Mendes France, rue du Moulin ...	Création de plateaux surélevés : rue Louis Eterlet, rue Gustave Nast, avenue de la Résistance, boulevard Mendes France, rue du Moulin ...		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		Deux nouveaux ralentisseurs (Crs des Petites Ecuries) et un ralentisseur (rue de la Mairie) Un ralentisseur (rue Gabriel) Un ralentisseur (allée Château d'eau) Un ralentisseur + abaissement de bordure (rue Nicolas Appert)		2022 2022 2022 2023	12 100 euros TTC 9500 euros TTC NC 7 000 euros TTC
LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT						
Mise en place d'écrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	Commune d'Émerainville		Demande faite à la DIRIF de la création d'un mur anti bruit sans succès		2014/2024	NC
Aménagement de talus de terre et merlons	Commune de Chelles	Quartier du Plein Champ	Création de merlons quartier du Plein Champ dans le cadre des travaux du GPE		2014/2020	NC
REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE						
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	Commune de Chelles	Rue Alexis Legrand	Suppression des pavés rue Alexis Legrand	, -3 à -6 dBA	2018	NC
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage, ...)				Campagnes régulières de remise en état par le bailleur de la ville		2014/2024
	Commune de Lognes		Lutte contre les nids de poules (2x/an)		2x/an	20 000 euros/an
TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES						

Changement des huisseries	Commune d'Émerainville		Demande de subvention faite auprès de la CAF pour changement des huisseries de la crèche « les petits Princes »		2014/2024	78 000€
	Commune de Chelles	Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries) en lien avec les bailleurs sociaux (Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts)	, -5 à -30 dBA	2014/2024	NC
	Commune de Chelles	OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri,	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries), portés par des copropriétés (ex. OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri, ...)	, -5 à -30 dBA	2014/2024	NC
	Commune de Pontault-Combault		Changement des huisseries Réhabilitation de la résidence personnes âgées avec des ouvrants mieux isolants.		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		Changement des huisseries dans les écoles		2018	500 000 euros/an
Rénovation du patrimoine bâti, en particulier des établissements recevant du public sensible (petite enfance, enfance, séniors).	Commune d'Émerainville		L'ensemble des bâtiments disposent de fenêtres double vitrage		2014/2024	NC
	Commune d'Émerainville		Transformation de la Halte-garderie en petite crèche avec mise aux normes.		2014/2024	NC
PRÉVENTION DU BRUIT						
Intégration de la prévention du bruit dans sa politique d'exploitation, et dans ses politiques sectorielles (environnement, urbanisme, transport, aménagement, logement)	Commune de Lognes		Intégration dans le PLU du PEB et du PPBE		2014/2024	NC
AUTRES ACTIONS						
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la Pm, verbalisation des contrevenants si infraction		2014/2024	NC
Réalisation de campagnes de mesure de bruit	Commune de Chelles	Quartier de l'Aulnoy	Mesure de bruit au niveau d'un immeuble du quartier de l'Aulnoy, situé en face de la voie ferrée		2022	NC
Réalisation d'études de trafic	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier Nord	Réalisation d'une étude de trafic rue Auguste Meunier Nord, en prévision du réaménagement		2023	NC
Campagnes de sensibilisation (2R, usage avertisseurs sonores, ...)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la Pm, verbalisation des contrevenants si infraction		2014/2024	NC

Acquisition de matériel d'entretien peu bruyants (espaces verts, voirie, ...)	Commune de Croissy-Beaubourg		Remplacement au coup par coup, des outillages des espaces-verts, tels que les souffleurs, tailles-haies, etc...		2014/2024	7 320 € TTC.
	Commune de Pontault-Combault		Remplacement au coup par coup, des outillages des espaces-verts, tels que les souffleurs, tailles-haies, etc...		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		Goupils électriques pour agents d'entretien		2014/2024	NC

Actions de MAÎTRISE DU TRAFIC ROUTIER prévus au PPBE 2024/2028

Type d'action	Communes	Nom de la voie	Action à réaliser	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Renouvellement de la flotte de véhicules de services en hybrides/électriques	Commune d'Émerainville		Acquisition d'un véhicule hybride		2024	NC
	Commune de Chelles		Conversion du parc automobile à essence au bioéthanol (boîtier de conversion)		2022- 2028	NC
Modification du plan de déplacements et mise à sens unique de voies	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier (tronçon Nord)	Mise à double sens de la rue Auguste Meunier (tronçon Nord)		2024	NC
Fluidification du trafic par la suppression de feux tricolores ou un système de synchronisation des feux	Commune de Chelles	Carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révérénd Père Chaillet	Suppression des feux au carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révérénd Père Chaillet		2024	NC
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres, ...)	Commune de Chelles		Projet Bus Bords de Marne		2030	NC
Actions pour favoriser le report modal vers des mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, ...)	Commune de Chelles	Avenue de Sylvie	Etude d'une piste bidirectionnelle		2024/2029	NC
	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier – François	Création de la piste cyclable bidirectionnelle, 2024 pour la phase 1, phasage des phases 2 et 3 à lancer		2024/2029	NC
	Commune de Lognes		Pistes cyclables (reliant allée des marronniers jusqu'au cours des lacs en passant par gare RER)		2024	70 000 euros
VITESSES DE CIRCULATION						
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Commune de Chelles	Rond-point Albert Sarraut			2024	NC
Réductions réglementaires de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)			Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	NC	NC	NC
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre		ZAC de l'Aulnoy			2024	NC

Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes, ...)	Commune de Lognes		Un ralentisseur (Bd du Segrais		2024	NC
	Commune d'Émerainville		Réflexion en cours pour aménagement d'un rond-point rue d'Emery – Place du 8 Mai pour fluidifier la circulation		2028	NC
REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE						
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage, ...)	Commune de Lognes		Lutte contre les nids de poules (2x/an)		2x/an	20 000 euros/an
	Commune d'Émerainville		Maintenance voirie		2024	50 000€
	Commune de Chelles				2024/2029	NC
TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES						
Changement des huisseries	Commune de Chelles	Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries) en lien avec les bailleurs sociaux (Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts)	, -5 à -30 dBA	2014/2029	NC
		OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri,	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries), portés par des copropriétés (ex. OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri, ...)	, -5 à -30 dBA	2014/2029	NC
AUTRES ACTIONS						
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la Pm, verbalisation des contrevenants si infraction		2024/2029	NC
Campagnes de sensibilisation (2R, usage avertisseurs sonores, ...)			Contrôle routier effectué par la Pm, verbalisation des contrevenants si infraction		2024/2029	NC

2. Actions sur le bruit ferré

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'État (DDT) sous l'autorité du Préfet de département (décret n°2006-361, circulaire du 07 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008).

Le PPBE relatif aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Seine-et-Marne a été arrêté le 21 décembre 2018 par arrêté préfectoral et est consultable sur http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/35882/278350/file/PPBE_ferroviaire_77_V_arrete.pdf

Afin de compléter la liste des secteurs à enjeux identifiés gérés par SNCF Réseau et RATP, ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres, la CAPVM a envoyé un courrier demandant :

- La liste des PNB (Points Noirs du Bruit) ferrés.
- Les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années.
- Les actions prévues dans les cinq prochaines années.

Par ailleurs, en réponse au courrier de la CAPVM, SNCF Réseau et le RATP ont fourni une contribution détaillée sur la liste des Points Noirs du Bruit ferrés, concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années sont intégrées dans les tableaux suivants.

Le gestionnaire SNCF réseau effectue une étude acoustique pour actualiser les PNB ferroviaires sur les communes d'Émerainville, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Chelles et Vaires-sur-Marne. Enfin, il est projeté d'ici 2025, le renouvellement du parc roulant ferroviaire sur la ligne du RER E dans le cadre de son prolongement à l'Ouest (Projet EOLE).

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT ferroviaire mises en œuvre depuis 2014

Type d'action	Commune/Gestionnaire	Nom de la voie	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Classement des voies	SNCF RESEAU	Ligne 1 000 / 1 606 / 5 000 Ligne 70 000 Ligne 70 908	Evolution du classement des voies soumis en 2018 à la DDT 77, pour les lignes circulées > 45 trains / jour Arrêté préfectoral 2022/DDT/SEPR/89) a été pris par le préfet de Seine et Marne le 8 juillet 2022.		2022	NC
Résorption des PNB	SNCF RESEAU	Chelles	Résorption des PNB	12 bâtiments identifiés comme PNB (507 personnes, 169 logements) (avec participation de l'ADEME, de l'Etat, de la Région IDF et des Collectivités locales).	2014/2024	8,9M€
	SNCF RESEAU	Vaires-sur-Marne	Résorption des PNB	19 bâtiments identifiés comme PNB (548 personnes, 182 logements) (avec participation de l'ADEME, de l'Etat, de la Région IDF et des Collectivités locales).	2014/2024	6,1M€
Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	24km de voie ont été meulés, meulage préventif	Gain de 3 à 10dB(A) pour une occurrence de 1 à 3 ans	2014/2024	NC
Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	Intégration du dernier matériel roulant MI09	Diminution sonore de 3,5dB(A) par rapport au MS61 et de 1,5dB(A) par rapport au MI84	2014/2024	NC
Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	RER A, 33 opérations de contrôle de l'armement des voies et 274 opérations de maintenance (bourrage des voies, renouvellement de coupons de rail, joints et appareils de voies)		2014/2024	NC

Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	Réalisation de travaux d'infrastructure nécessaires au renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux et maintien par des opérations de maintenance de la catégorie 3 des infrastructures exploitées par du MI09 et MI2N.		2014/2024	NC
Renouvellement de voie	SNCF RESEAU	Ligne 1 000 : Ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville, Ligne 70 000 : Ligne de Paris-Est à Strasbourg-Ville, Ligne 70 908 : Boucle de Vaires	Ligne 1 000, 11,6 km Ligne 70 000 4,3 km Ligne 70 908 1,7 Km		2014/2024	NC
Renouvellement du matériel roulant	SNCF RESEAU	Ligne P	Matériel Roulant moderne NAT Z50 000 et AGC B82 500		2014/2024	NC
Protections acoustiques	SNCF RESEAU	Ligne 70 000	Installation d'écrans acoustiques sur les communes de Chelles et Vaires-sur-Marne		2012/2014	NC
Travaux de VRD.	GPE		Livre blanc "silence chantier" météo des chantiers		2012/2024	NC
Information-concertation	GPE	Chelles : les puits « Bel-Air » (0603P), « la Noue Brossard » (0604P), « Gustave Nast » (0605P), et « Victor Hugo » (0701P), et la gare de Chelles ;	Réunions publiques ont été réalisées et des concertations post-débat public ont été amorcées en 2012 sur la ligne 15 Sud		2012/2024	NC
	GPE	Champs-sur-Marne : les puits « Maurice Gleize » (0703P) et « Bd de Nesles » (0704P), l'arrière gare de Noisy-Champs et une partie de la gare de Noisy-Champs.	De nombreuses réunions publiques ont été réalisées et des concertations post-débat public ont été amorcées entre 2013 et 2014 pour la ligne 16.		2012/2024	NC

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT ferroviaire prévus au PPBE 2024/2028

Type d'action	Gestionnaire	Nom de la voie	Action à réaliser	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	Intégration du dernier matériel roulant MI09	Diminution sonore de 3,5dB(A) par rapport au MS61 et de 1,5dB(A) par rapport au MI84	2024/2029	NC
Prévention des PNB	RATP	RER A, communes Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes et Torcy.	Réalisation de travaux d'infrastructure nécessaires au renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux et maintien par des opérations de maintenance de la catégorie 3 des infrastructures exploitées par du MI09 et MI2N.		2024/2029	NC
Résorption des PNB	SNCF réseau	Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Vaires-sur-Marne, Chelles et Émerainville	Etude acoustique en phase d'émergence		2025	
Exploitation	SNCF réseau	RER E	Renouvellement du parc roulant ferroviaire dans le cadre du son prolongement à l'Ouest (Projet EOLE).		2025	
Exploitation	GPE	L15 et L16	Pièges à son pour toutes les prises et rejets d'air		2025	NC
	GPE	L15	Revêtement des parois verticales des ouvrages et des locaux techniques avec des matériaux absorbants		2025	NC

3. Actions sur le bruit aérien

Le territoire de la CAPVM héberge deux aérodromes : Lognes - Émerainville et Chelles - Le Pin. Le sud du territoire est également concerné par des survols résultant de l'activité de la plateforme aéroportuaire de Paris - Orly. En tant qu'aéroport accueillant plus de 50 000 mouvements par an, Paris - Orly est concerné par l'élaboration et le réexamen périodique des cartes stratégiques de bruit et de son PPBE.

Le PPBE de 3^{ème} échéance de l'aéroport de Paris - Orly a été approuvé le 17 mars 2022 (arrêté inter préfectoral n°2022/00949). Un travail de réactualisation de ce document est en cours, mené conjointement par Aéroports de Paris, exploitant et gestionnaire, et la Direction générale de l'aviation civile (Direction des services de la navigation aérienne et direction du transport aérien).

1. PPBE de l'aéroport Paris Orly

Le projet de PPBE de l'aéroport d'Orly, qui devait être disponible en fin d'année 2024, n'a pas pu être pris en compte.

2. PEB aérodrome de Lognes - Émerainville

La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes - Émerainville a été approuvée par arrêté préfectoral le 11 février 2019. Le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, aux plans de sauvegarde et de mise en valeur, et aux cartes communales des communes concernées. Les cartes de zonage d'exposition au bruit et les modifications de PLU sont détaillées dans le PEB de l'aérodrome et accessible sur le site suivant : https://www.essonne.gouv.fr/contenu/telechargement/35691/270756/file/PPBE+ORLY_2018_2023.pdf.

COMMUNES	ZONES PEB	Habitations estimées	impact PEB				Population estimée toutes zones	population totale par commune (Insee 2013)	en %
			population par zone						
			A	B	C	D			
1 Lognes (77)	A-B-C-D	2 957	0	3	242	6 603	6 848	14 021	49%
2 Emerainville (77)	A-B-C-D	2 291	0	2	3 191	2 351	5 544	7 444	74%
3 Croissy-Beaubourg (77)	A-B-C-D	806	0	6	677	1 464	2 147	2 147	100%
4 Champs-Sur-Marne (77)	C-D	555	NC	NC	0	1 220	1 220	24 913	5%
5 Noisiel (77)	C-D	15	NC	NC	60	0	60	15 638	0%
6 Torcy (77)	C-D	291	NC	NC	0	650	650	23 669	3%
7 Collégien (77)	D	21	NC	NC	0	52	52	3 239	2%
8 Pontault-Combault (77)	C-D	333	NC	NC	87	804	891	37 847	2%
9 Roissy-en-Brie (77)	D	0	NC	NC	NC	0	0	22 559	0%
10 Noisy le Grand (93)	C-D	380	NC	NC	363	673	996	62 834	2%
total :		7 649	0	11	4 620	13 817	18 408	214 311	9%

Communes impactées par le projet de PEB de Lognes Emerainville (Source : PEB Lognes Emerainville)

3. PEB aérodrome de Chelles - Le Pin

Le PEB de l'aérodrome de Chelles - Le Pin a été arrêté en septembre 1991.

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT AÉRIEN mises en œuvre depuis 2014

Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
PEB Aérodrome Lognes - Émerainville février 2019, non révisé	DGAC	Lognes - Émerainville	Incitation au classement de flotte CALIPSO et équipement atténuateurs de bruit		2014/2024	NC
			Accompagnement au dépôt de dossier de subvention auprès DGAC pour demande de financements		2014/2024	NC
			Charte des relations et de respect mutuel entre les associations de l'aviation légère et sportive et celles des riverains de l'aérodrome		2022	NC
			Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2014/2024	NC
PEB Aérodrome Chelles - Le Pin octobre 1991, non révisé		Chelles - Le Pin	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2014/2024	NC
S : mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC	Paris - Orly	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2018/2024	NC
R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC	Paris - Orly	Couvre-feu nocturne en place pour les avions équipés de turboréacteurs, aucun décollage programmé entre 23h15 et 06h00 et aucun atterrissage programmé entre 23h30 et 06h15	Nombre de dérogations (trimestriel) <100	2019	NC
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Révision de la classification des avions en groupes acoustiques		2021/2022	NC
			Suivi du respect du plafonnement des créneaux annuels (250 000)	Nombre de mouvements annuels	2019	NC

			Étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions, selon l'approche équilibrée		2020/2021	NC
			Vérification du respect des trajectoires (VPE)	Nombre de sorties de VPE non autorisées < 5 vols pour 10 000 départs	2019/2024	NC
P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;	DGAC - ADP - ETAT	Paris - Orly	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	Nombre de CCAR par an	2018/2024	NC
O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;	DGAC - DSNA	Paris - Orly	Modification des trajectoires au départ en pistes 06/07 et évaluation des impacts sonores associés	Cette mesure Navigation Aérienne est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2018	NC
			Campagne de mesures sonores in situ afin de nourrir le dialogue et d'évaluer les impacts liés à la modification du dispositif de circulation aérienne		2019/2020	NC
			Études complémentaires en vue de réduire les nuisances sonores au départ en pistes 06/07 Optimisation des profils verticaux au départ. Groupe de travail Optibruit		2020	2019 :34k€ (PRISALT) 2020 50k€ (OPTIBRUIT)
			Augmentation des taux de descentes continues avec le dispositif actuel.	Taux de réalisation moyen configuration face à l'ouest : ≥ 40% pour la configuration face à l'est : ≥ 40%	2021/2024	NC
			Lancement d'une étude sur un nouveau dispositif permettant la généralisation des descentes continues	Cette mesure Navigation Aérienne est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2020/2024	NC

			Sorties de trainées des aéronefs		2020	NC
C : communication/formation/information/études ;	ADP	Paris - Orly	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement		2019/2024	NC
			Maintien et refonte du site entrevoisins.org		2020/2024	100K€
			Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique VITRAIL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)		2018/2024	125K€
	DGAC - DSNA	Paris - Orly	Big Data-FEAT - Mise en ligne d'une application web de visualisation dynamique et interactive des conditions de survol ouverte au public		2021	NC
	ADP	Paris - Orly	Mesures de bruit - Renforcement du réseau de mesures de bruit		2021/2022	15k€HT par station de mesure
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Echanges de données de mesures de bruit		2018/2024	NC
	DGAC - ADP		Études technico-financières du rallongement de piste 07/25 vers l'ouest		2021	80K€

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT AÉRIEN prévus au PPBE 2024/2028

Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
PEB Aérodrome Lognes-Emerainville février 2019, non révisé	DGAC	Lognes - Émerainville	Incitation au classement de flotte CALIPSO et équipement atténuateurs de bruit		2024/2029	NC
			Implantation de deux feux à éclats pour un meilleur respect du tour de piste		2024	NC
			Accompagnement au dépôt de dossier de subvention auprès DGAC pour demande de financements		2024/2029	NC
			Etude de l'installation d'une borne électrique sur l'aérodrome		2024/2029	NC
			Charte des relations et de respect mutuel entre les associations de l'aviation légère et sportive et celles des riverains de l'aérodrome		2024/2029	NC
			Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2024/2029	NC
PEB Aérodrome Chelles-les-Pins octobre 1991, non révisé		Chelles - Le Pin	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2024/2029	NC
S : mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC	Paris - Orly	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2024/2029	NC
	ADP	Paris - Orly	Poursuite de la modulation des redevances d'atterrissage pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes avec des avions plus performants du point de vue acoustique.	Nombre de mouvements nocturnes d'avions les moins performants < 50/an Part des mouvements nocturnes (22h-6h) effectués au moyen des avions les plus performants (>98% en 2022)	2024/2029	Modulation de la redevance à la hausse ou à la baisse pour couvrir les coûts

R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC - ADP	Paris - Orly	Vérification du respect des trajectoires (VPE)	Nombre de sorties de VPE non autorisées < 5 vols pour 10 000 départs	2024/2029	NC
P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;	DGAC - ADP - ETAT	Paris - Orly	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	Nombre de CCAR par an	2024/2029	NC
O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;	DGAC - DSNA	Paris - Orly	Augmentation des taux de descentes continues avec le dispositif actuel.	Taux de réalisation moyen configuration face à l'ouest : ≥ 40% pour la configuration face à l'est : ≥ 40%	2024/2029	NC
			Lancement d'une étude sur un nouveau dispositif permettant la généralisation des descentes continues	Cette mesure Navigation Aérienne est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2024/2029	NC
C : communication/formation/information/études	DGAC - ADP	Paris - Orly	Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France - Maintien du dispositif		2024/2029	NC
	DGAC - ADP - ETAT	Paris - Orly	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2024/2029	NC
	ADP	Paris - Orly	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement		2024/2029	NC
			Maintien et refonte du site entrevoisins.org		2024/2029	100K€
			Actions d'information spécifiques : travaux de reconstruction de la piste 3 de Paris-Orly		2024/2029	50k€
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France - Maintien du dispositif		2024/2029	NC
	ADP	Paris - Orly	Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique VITRAIL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)		2024/2029	125K€
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Echanges de données de mesures de bruit		2024/2029	NC
A : Autres actions	DGAC - ADP	Paris - Orly	Contribuer à la réduction des nuisances sonores engendrées par les opérations aux sols		2024/2029	NC

IV. Plan d'actions

Afin d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore, et de préserver les potentiels espaces calmes, un projet de plan d'action 2024-2028 a été élaboré.

Le projet de plan d'actions ci-dessous sera consolidé et mis en cohérence avec les différents documents de planification portés par la collectivité et les communes.

1. Détail des actions portée par la CAPVM

AXE 1 – Protéger de l'exposition au bruit et prévenir l'apparition de nouvelles nuisances sonores	
OBJECTIF N°1 – Réduire le bruit routier à la source	
ACTION 1 – Définir des modalités d'actions avec les gestionnaires d'infrastructures routières dans les secteurs à enjeux prioritaires et élevés.	
Description de l'action	<p>- Identification des secteurs à enjeux prioritaires et élevés</p> <p>Cette action peut débuter par une analyse approfondie identifiant les zones où les problèmes liés au bruit routier sont les plus préoccupants. Cela peut inclure des quartiers résidentiels densément peuplés, les zones sensibles telles que les établissements d'enseignement, ainsi que les zones où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires.</p> <p>- Évaluation des impacts et des besoins</p> <p>Une fois les secteurs à enjeux identifiés, il est essentiel d'évaluer les impacts du bruit routier sur ces zones et de déterminer les besoins spécifiques en matière de réduction du bruit.</p> <p>- Définition des modalités d'actions</p> <p>Sur la base de ces analyses, des modalités d'actions spécifiques sont à définir en collaboration avec les gestionnaires d'infrastructures routières. Elles peuvent inclure des mesures techniques telles que l'installation de revêtements antibruit, la mise en place de dispositifs de réduction de vitesse, la modification des itinéraires de circulation, etc.</p> <p>- Planification et mise en œuvre des mesures</p> <p>Une fois les modalités d'actions définies, un plan détaillé est élaboré pour la mise en œuvre des mesures de réduction du bruit, impliquant la coordination avec les</p>

	<p>gestionnaires d'infrastructures, et la surveillance de l'efficacité des mesures mises en place.</p> <p>- Suivi et évaluation des résultats</p> <p>Enfin, un suivi régulier est effectué pour évaluer l'efficacité des mesures mises en œuvre et leur impact sur la réduction du bruit dans les secteurs ciblés. Des ajustements peuvent être apportés au besoin pour garantir que les objectifs de réduction du bruit sont atteints de manière efficace et durable.</p>
Gains attendus	- Diminution des nuisances sonores sur les voiries stratégiques
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	- Conseil départemental de Seine-et-Marne - Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France
Calendrier opérationnel	- 2024-2025 : Identification des secteurs et évaluation des impacts - 2025-2028 : Définition, planification, suivi et évaluation des actions
Indicateurs de suivi	- Nombre de réunions/concertations - Participation des gestionnaires - Identification des enjeux prioritaires - Élaboration des modalités d'actions - Adoption des mesures - Suivi des progrès

ACTION 2 – Concevoir et diffuser un guide de bonnes pratiques acoustiques pour atténuer le bruit routier sur le territoire.

Description de l'action	<p>- Évaluation des besoins et des enjeux</p> <p>Cette action peut débuter par une évaluation approfondie des besoins et des enjeux en matière de lutte contre le bruit routier sur le territoire. Cela implique l'identification des zones les plus affectées par les nuisances sonores et des types de problèmes rencontrés.</p> <p>- Compilation des bonnes pratiques</p> <p>À partir des meilleures pratiques et des solutions éprouvées à différentes échelles, un guide est élaboré, regroupant une gamme de mesures et de stratégies pour atténuer le bruit routier. Il peut inclure des recommandations sur la conception urbaine, l'aménagement des infrastructures, les matériaux d'isolation acoustique, etc.</p> <p>- Adaptation aux spécificités locales</p> <p>Le guide est adapté aux spécificités locales du territoire, en prenant en compte ses caractéristiques géographiques, les types de routes, les densités de</p>
--------------------------------	---

	<p>population, les usages du sol, etc. Cette adaptation doit garantir la pertinence et l'applicabilité des recommandations dans le contexte local.</p> <p>- Diffusion du guide</p> <p>Une fois le guide élaboré, il sera diffusé largement auprès des parties prenantes pertinentes.</p> <p>- Sensibilisation et formation</p> <p>En parallèle à la diffusion du guide, des actions de sensibilisation et de formation peuvent être organisées pour informer les acteurs locaux sur l'importance de la lutte contre le bruit routier et sur l'utilisation optimale des recommandations fournies dans le guide.</p> <p>- Suivi et évaluation de l'impact</p> <p>Un suivi régulier sera effectué pour évaluer l'impact de la diffusion du guide et de la mise en œuvre des recommandations sur la réduction du bruit routier. Cela permettra d'ajuster et d'améliorer continuellement les pratiques et les politiques en matière de lutte contre le bruit.</p>
Gains attendus	- Optimiser la mise en œuvre des actions des gestionnaires
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement bureau d'études - Bruitparif - Communes de Paris - Vallée de la Marne - Conseil départemental de Seine-et-Marne - Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France - SANEF
Calendrier opérationnel	<ul style="list-style-type: none"> - 2027 : Préparation de l'action - 2028 : Conception et diffusion du guide
Coûts associés	- Coût de l'accompagnement à définir
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Retours et commentaires des utilisateurs - Nombre d'implémentations de pratiques recommandées - Nombre de projets intégrant les recommandations du guide

**OBJECTIF N°2 – Bruit ferré : s'assurer du traitement
des Points Noirs de Bruit ferré (PNBf)**

ACTION 3 – Contribuer aux actions menées par SNCF Réseau pour supprimer les PNBf.

Description de l'action	En 2023, la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne a signé une convention de partenariat avec SNCF Réseau afin de contribuer à l'étude
--------------------------------	---

	d'actualisation des points noirs de bruit ferroviaire sur les axes Paris – Strasbourg et Paris – Mulhouse qui traversent le territoire. Cette collaboration implique : <ul style="list-style-type: none"> - La réalisation de mesures acoustiques - La réalisation de modélisations acoustiques - Le décompte des PNBf - La recherche de solutions de réduction du bruit
Gains attendus	- Résorber les PNB avérés
Pilote d'action	- SNCF Réseau
Partenaires associés	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne - Préfecture de Paris et d'Île-de-France - Région Île-de-France
Calendrier opérationnel	- 2024 : Réalisation de l'étude d'actualisation - 2025 à 2028 : Mise en place de solutions
Coûts associés	- 21 283 € (contribution CAPVM)
Indicateurs de suivi	- Localisation des PNBf identifiés - Mesures correctives entreprises - Réduction du niveau sonore - Budget alloué et dépensé

OBJECTIF N°3 – Bruit aérien : s'assurer du traitement des nuisances sonores liées à l'aérodrome de Lognes – Émerainville

ACTION 4 – Continuer de participer à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, et veiller à la bonne application de la charte des relations et de respect mutuel.

Description de l'action	<p>- Participation à la CCE</p> <p>La Communauté d'agglomération continue de participer activement aux réunions de la CCE de l'aérodrome de Lognes - Émerainville. Cette commission réunit différents acteurs locaux, tels que les représentants des autorités locales, des associations de riverains, d'usagers, et les exploitants de l'aérodrome, pour discuter entre autres de l'impact des activités aéronautiques sur le bruit.</p> <p>- Veiller à la bonne application de la charte des relations et de respect mutuel</p> <p>La Communauté d'agglomération veille à ce que la charte des relations et de respect mutuel, établie entre les différentes parties prenantes de l'aérodrome, soit respectée. Cette charte définit les principes de collaboration, de</p>
--------------------------------	--

	<p>transparence et de dialogue entre les acteurs concernés, ainsi que les engagements pour réduire l'impact des activités de l'aérodrome sur le bruit.</p> <p>- Échange d'informations et de retours d'expérience</p> <p>Au sein de la CCE, la Communauté d'agglomération contribue à l'échange d'informations et de retours d'expérience sur les questions environnementales liées à l'aérodrome. Cela peut inclure l'identification des problèmes, la proposition de solutions et la discussion des mesures d'atténuation.</p> <p>- Représentation des intérêts des administrés</p> <p>En participant à la CCE, la Communauté d'agglomération représente les intérêts des administrés affectés par les activités de l'aérodrome. Elle veille à ce que les préoccupations et les plaintes des riverains soient entendues et prises en compte dans les décisions et les actions entreprises par les autorités et l'exploitant de l'aérodrome.</p>
Gains attendus	- Diminution des nuisances dues au bruit aérien
Pilote d'action	- Direction générale de l'aviation civile - Sous-préfecture de Torcy
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Aéroports de Paris - Association des Riverains de l'Aérodrome de Lognes – Émerainville (ARALE) - Association des usagers de l'aérodrome de Lognes – Émerainville (GALE) - Association Vivre Mieux à Émerainville – Malnoue (VMEM) - Bruitparif - Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne - Commune de Croissy-Beaubourg - Commune d'Émerainville - Commune de Lognes - Commune de Torcy - Conseil départemental de Seine-et-Marne - Région Île-de-France
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquence des réunions - Taux de participation - Suivi des actions - Respect de la charte - Résolution des problèmes

ACTION 5 – Poursuivre les campagnes de mesure à Croissy-Beaubourg et Émerainville pour objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome.

Description de l'action	Depuis 2021, Bruitparif a installé deux stations permanentes de capture de bruit autour de l'aérodrome. Cette campagne de mesures permet de disposer de données d'exposition fiables et détaillées, à la fois en termes de niveaux de bruit, de nombre et d'intensité des pics de bruit, de respects des horaires et de caractérisation des appareils les plus bruyants. Ces éléments de connaissance sont un impératif à toute politique de gestion efficace du bruit aérien.
Gains attendus	- Optimiser la mise en œuvre d'actions
Pilote d'action	- Bruitparif
Partenaires associés	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquence des campagnes de mesure - Nombre de points de mesure - Durée des campagnes de mesure - Niveaux de bruit enregistrés - Analyse des résultats - Comparaison avec les normes

AXE 2 – Préciser et mettre en valeur les zones de bonne qualité sonore du territoire

OBJECTIF N°4 – Définir et délimiter les zones calmes

ACTION 6 – Établir un référentiel de sites classés « zone calme » sur le territoire en définissant des critères.

Description de l'action

- Analyse des données acoustiques existantes

Cette action peut débuter par une analyse des données acoustiques existantes sur le territoire, y compris les cartes de bruit, les mesures de niveaux sonores, les études d'impact acoustique, etc. Cette analyse permet d'identifier les zones où les niveaux de bruit sont naturellement bas et où des mesures de réduction du bruit ont été mises en place avec succès.

- Consultation des parties prenantes

Les parties prenantes pertinentes seront consultées dans le processus. Leurs contributions peuvent fournir des éléments intéressants sur les caractéristiques et les critères à prendre en compte pour désigner les zones calmes.

- Définition des critères de classification

Sur la base de l'analyse des données et de la consultation, des critères seront définis pour la classification des zones calmes. Ils peuvent inclure des critères tels que les niveaux de bruit ambiants, la densité de trafic, la présence d'espaces verts, la distance par rapport aux sources de bruit, etc.

- Élaboration du référentiel

À partir des critères définis, un référentiel est élaboré, décrivant les caractéristiques et les conditions requises pour qu'une zone soit caractérisée de « zone calme ». Ce référentiel fournira un cadre clair et objectif pour l'identification et la classification de ces zones sur le territoire.

- Cartographie des zones calmes

Une fois le référentiel établi, des cartes et une liste des zones calmes seront produites, mettant en évidence les zones identifiées conformément aux critères définis. Ces productions pourront être utilisées comme outil de planification urbaine pour protéger et préserver ces espaces paisibles.

- Diffusion et sensibilisation

L'ensemble sera diffusé auprès des parties prenantes concernées. Des actions de sensibilisation seront également menées pour promouvoir la valeur et l'importance de ces zones dans la planification urbaine et l'aménagement du territoire.

Gains attendus	- Concentrer les efforts sur les espaces de ressourcement
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	- BruitParif - CEREMA - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2025 : Réalisation de l'action
Indicateurs de suivi	- Nombre de sites identifiés - Variété des critères - Couverture territoriale

OBJECTIF N°5 – Préserver les secteurs de bonne qualité sonore

ACTION 7 – Établir des principes de préservation et de valorisation des zones calmes, en incitant à une traduction réglementaire.

Description de l'action	<p>- Identification des zones calmes</p> <p>Cette action peut débuter par la prise en compte des zones calmes sur le territoire, en se basant sur des critères préalablement établis, tels que les niveaux de bruit ambiants, la densité de trafic, la présence d'espaces verts, etc. Ces zones sont généralement caractérisées par des niveaux de bruit bas et une ambiance sonore paisible. Des mesures de bruit in-situ pourront venir affiner l'identification.</p> <p>- Consultation des parties prenantes</p> <p>Les parties prenantes pertinentes seront consultées dans le processus. Leurs contributions peuvent fournir des éléments pertinents sur les caractéristiques et les valeurs des zones calmes à préserver.</p> <p>- Élaboration des principes de préservation</p> <p>Sur la base de l'identification des zones calmes et de la consultation des parties prenantes, des principes de préservation seront établis. Ces principes définiront les objectifs et les mesures à prendre pour protéger et préserver ces espaces paisibles, en tenant compte de leur importance pour la qualité de vie des habitants.</p> <p>- Valorisation des zones calmes</p> <p>En parallèle à la préservation, il est également important de valoriser les zones calmes et de promouvoir leur intégration dans la planification urbaine. Cela peut inclure des mesures visant à améliorer l'accessibilité, la sécurité, la convivialité et la fonctionnalité de ces espaces, tout en préservant leur caractère tranquille.</p>
--------------------------------	---

	<p>- Traduction réglementaire</p> <p>Pour assurer une protection efficace des zones calmes, il est nécessaire d'inciter à une traduction réglementaire des principes de préservation dans les documents d'urbanisme et autres réglementations locales. Il peut s'agir de l'intégration de dispositions spécifiques dans les plans d'urbanisme, les règlements de parcs, etc.</p> <p>- Sensibilisation</p> <p>Des actions de sensibilisation seront menées pour promouvoir la valeur des zones calmes auprès des parties prenantes. Cela peut inclure des campagnes d'information, des ateliers de sensibilisation, etc.</p>
Gains attendus	- Améliorer et préserver la qualité des espaces de ressourcement
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - BruitParif - CEREMA - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2026 : Réalisation de l'action
Coûts associés	- Campagnes de mesures éventuelles à budgétiser
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Identification des principes de préservation - Nombre de principes établis - Support de sensibilisation - Traduction réglementaire - Mise en œuvre des mesures réglementaires

ACTION 8 – Établir une cartographie des zones apaisées pour fiabiliser le diagnostic réalisé des prochaines cartes stratégiques de bruit.

Description de l'action	<p>- Identification des zones à circulation apaisée</p> <p>Cette action peut commencer par l'identification des zones à circulation apaisée sur le territoire, notamment les zones 30, les zones de rencontres (partagées entre piétons, cyclistes et véhicules) et les aires piétonnes. Ces zones sont caractérisées par des limitations de vitesse réduites, des aménagements favorisant les déplacements doux et une priorité accordée aux piétons.</p> <p>- Collecte de données géographiques</p> <p>Des données géographiques détaillées sont collectées pour chaque zone identifiée, y compris les limites géographiques, les caractéristiques de la voirie, les aménagements urbains, les équipements de sécurité, etc. Ces données</p>
--------------------------------	--

	<p>permettent de définir précisément les contours et les spécificités de chaque zone à circulation apaisée.</p> <p>- Cartographie des zones à circulation apaisée</p> <p>Sur la base des données collectées, des cartes des zones 30, des zones de rencontres et des aires piétonnes seront élaborées. Ces cartes fourniront une représentation visuelle des limites et des caractéristiques des différentes zones à circulation apaisée sur le territoire.</p> <p>- Analyse et évaluation</p> <p>Les données pourront être analysées et évaluées pour évaluer leur impact sur les niveaux de bruit dans les environnements urbains. Cela permettra d'identifier les zones où des mesures de réduction du bruit peuvent être nécessaires et de prioriser les actions à mettre en œuvre.</p> <p>- Communication et sensibilisation</p> <p>Les résultats de l'analyse sont communiqués aux parties prenantes concernées. Des actions de sensibilisation peuvent également être menées pour informer le public sur l'importance des zones à circulation apaisée dans la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.</p>
Gains attendus	- Amélioration de la fiabilité de la cartographie du bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - BruitParif - CEREMA - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2027 : Réalisation de l'action
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de zones cartographiées - Précision cartographique - Couverture territoriale

AXE 3 – Mieux intégrer l'enjeu du bruit dans l'urbanisme et l'aménagement

OBJECTIF N°6 – Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine

ACTION 9 – Amplifier la prise en compte de l'environnement sonore dans les documents d'urbanisme, ainsi que dans le futur Plan local de mobilités.

Description de l'action	<p>- Analyse de l'environnement sonore existant</p> <p>Cette action peut débuter par une analyse approfondie de l'environnement sonore existant par commune. Cela comprend l'évaluation des niveaux de bruit, l'identification des sources de bruit principales, et la caractérisation des zones sensibles où les impacts du bruit sont les plus importants.</p> <p>- Intégration dans les documents d'urbanisme</p> <p>Les résultats de l'analyse de l'environnement sonore sont intégrés dans les documents d'urbanisme existants, tels que les plans locaux d'urbanisme (PLU) ou d'autres documents d'urbanisme opérationnel. Cela peut se traduire par l'adoption de prescriptions spécifiques visant à limiter les nuisances sonores dans les projets de construction et d'aménagement urbain.</p> <p>- Prise en compte dans le Plan local de mobilités (PLM)</p> <p>L'action vise également à intégrer la dimension sonore dans le futur Plan local de mobilités (PLM) ou tout autre document de planification des déplacements. Cela implique de considérer les enjeux liés au bruit dans la gestion de la circulation routière, l'aménagement des voiries, la promotion des modes de déplacement doux, etc.</p> <p>- Suivi et évaluation des actions mises en place</p> <p>Une fois les mesures intégrées dans les documents d'urbanisme et de mobilité, un suivi régulier est effectué pour évaluer leur efficacité et leur impact sur la réduction des niveaux de bruit et l'amélioration de la qualité de vie urbaine.</p>
Gains attendus	<ul style="list-style-type: none">- Diminution et anticipation des risques de nuisances sonores- Amélioration du confort acoustique pour les habitants et usagers
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	- Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none">- Intégration des critères de bruit dans les documents d'urbanisme- Nombre de projets prenant en compte l'environnement sonore- Impact sur la planification urbaine

	- Inclusion dans le Plan local de mobilités
--	---

ACTION 10 – Concevoir un outil de planification à destination des gestionnaires d’infrastructures de l’évolution de la morphologie urbaine et des tissus urbains du territoire pour anticiper les contraintes liées au bruit.

<p>Description de l’action</p>	<p>- Analyse des projets d’aménagement à venir</p> <p>Cette action peut commencer par une analyse approfondie des grands projets d’aménagement urbain à venir sur le territoire dans les 5 ans, et de leur emprise au sol. Un point d’attention sera porté sur les projets urbains de densification des populations.</p> <p>- Étude de la morphologie urbaine et des tissus urbains</p> <p>Les caractéristiques de la morphologie urbaine et des tissus urbains seront étudiées en détail, notamment la densité de la population, la répartition des activités, la localisation des axes de mobilités, etc. Cette analyse permet de mieux comprendre les dynamiques urbaines et les interactions entre les différentes composantes de l’environnement sonore.</p> <p>- Définition des objectifs de planification</p> <p>Sur la base de l’analyse des projets d’aménagement à venir et de l’étude de la morphologie urbaine, des objectifs de planification seront définis, visant à minimiser les nuisances sonores tout en favorisant un développement urbain durable et équilibré.</p> <p>- Conception de l’outil de planification</p> <p>Un outil de planification spécifique est conçu pour aider les gestionnaires d’infrastructures à anticiper les contraintes liées au bruit dans leurs projets. Cet outil peut prendre la forme d’une cartographie, d’une méthodologie de travail ou d’un ensemble de lignes directrices pratiques.</p> <p>- Intégration dans les processus de planification</p> <p>L’outil de planification est intégré dans les processus de conception et d’évolution des infrastructures urbaines, en étroite collaboration avec les acteurs concernés.</p> <p>- Formation et sensibilisation</p> <p>Une fois l’outil de planification développé, des actions de formation et de sensibilisation seront menées pour familiariser les gestionnaires d’infrastructures avec son utilisation et ses bénéfices potentiels. Cela permet de garantir une appropriation efficace de l’outil et une intégration réussie dans les développements de projets.</p>
---------------------------------------	--

	<p>- Évaluation et ajustement continu</p> <p>L'efficacité de l'outil de planification est évaluée régulièrement et des ajustements sont apportés au besoin pour garantir sa pertinence et son adéquation aux besoins des gestionnaires d'infrastructures et aux spécificités du contexte urbain.</p>
Gains attendus	- Anticipation des risques de nuisances sonores
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Aéroports de Paris - Aménagement 77 - Communes de Paris - Vallée de la Marne - Conseil départemental de Seine-et-Marne - Direction interdépartementale des routes d'Île-de-France - EpaMarne - M2CA - RATP - SANEF - SNCF Réseau
Calendrier opérationnel	<ul style="list-style-type: none"> - 2024 : Récupération, agrégation et consolidation des données - 2025 : Analyse, interprétation et diffusion de l'outil
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Développement de l'outil de planification - Couverture spatiale - Accessibilité et facilité d'utilisation - Utilisation de l'outil dans la prise de décisions

ACTION 11 – Préciser le tracé de la trame blanche, en prenant en compte les secteurs de bonne qualité sonore préalablement identifiés.

Description de l'action	<p>- Analyse préalable des secteurs de bonne qualité sonore</p> <p>Avant de préciser le tracé de la trame blanche, une analyse est réalisée pour identifier les secteurs où la qualité sonore est considérée comme satisfaisante. Cette analyse peut être basée sur les cartographies des zones calmes préalablement établies.</p> <p>- Identification des corridors écologiques</p> <p>En parallèle, une cartographie des corridors écologiques potentiels est établie, en tenant compte des espaces verts existants, des cours d'eau, des zones boisées, des parcs urbains, etc. Ces corridors constituent les axes principaux de la trame blanche et sont choisis pour leur potentiel à favoriser la biodiversité et à relier les habitats naturels entre eux.</p>
--------------------------------	---

	<p>- Concertation avec les parties prenantes</p> <p>La précision du tracé de la trame blanche fera l'objet d'une concertation avec les parties prenantes pour recueillir leurs avis, leurs suggestions et leurs préoccupations pour intégrer au mieux les besoins locaux et les spécificités du territoire dans le tracé final.</p> <p>- Cartographie du tracé de la trame blanche</p> <p>Sur la base des données recueillies et des résultats de la concertation, le tracé de la trame blanche est précisé sur une carte. Cette carte identifie les corridors écologiques sélectionnés, ainsi que les zones où la qualité sonore est considérée comme satisfaisante. Le tracé tient compte des contraintes urbanistiques, des infrastructures existantes et des zones à enjeux écologiques et sonores.</p> <p>- Élaboration d'un plan d'action</p> <p>Une fois le tracé de la trame blanche précisé, un plan d'action est élaboré pour sa mise en œuvre. Ce plan peut inclure des actions de préservation et de restauration des espaces naturels, des aménagements urbains favorables à la biodiversité, des mesures de gestion des espaces verts, etc.</p> <p>- Suivi et évaluation</p> <p>Le suivi et l'évaluation réguliers de la trame blanche sont essentiels pour vérifier son efficacité en termes de préservation de la biodiversité et de réduction des nuisances sonores. Des indicateurs sont définis pour mesurer l'évolution de la qualité écologique et sonore des espaces concernés.</p>
Gains attendus	- Prendre en compte le vivant
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement bureau d'études - Association Seine-et-Marne Environnement - CEREMA - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2026 : Réalisation de l'action
Coûts associés	- Coût de l'accompagnement à définir
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Définition du tracé de la trame blanche - Couverture territoriale - Identification des zones de connectivité verte

OBJECTIF N°7 – Mieux appréhender le bruit dans les activités urbaines

ACTION 12 – Centraliser l’information géographique clé sur le bruit en mettant à disposition sur le Géoportail intercommunal les secteurs à enjeux et les secteurs de bonne qualité sonore.

<p>Description de l’action</p>	<p>- Collecte des données géographiques</p> <p>Cette action peut débuter par la collecte de données géographiques relatives au bruit, comprenant les niveaux de bruit mesurés, les sources de bruit identifiées, les zones à enjeux acoustiques (Points Noirs de Bruit, zones sensibles, etc.), ainsi que les zones où la qualité sonore est jugée bonne.</p> <p>- Centralisation des données</p> <p>Les données collectées sont centralisées dans une base de données géographique, qui servira de référence dans le Géoportail intercommunal dédié au bruit. Cette centralisation permet d’assurer la cohérence et la fiabilité des informations disponibles.</p> <p>- Mise à disposition des informations</p> <p>Une fois le Géoportail intercommunal opérationnel, les informations géographiques sur le bruit sont mises à disposition des acteurs locaux, dont les communes. Ces informations sont accessibles en ligne et peuvent être consultées librement par tous les utilisateurs intéressés.</p> <p>- Suivi et mise à jour des données</p> <p>Les données géographiques sur le bruit sont régulièrement mises à jour et enrichies afin de garantir leur pertinence et leur actualité. Un suivi est également assuré pour recueillir les retours d’expérience des utilisateurs en vue d’améliorations futures.</p>
<p>Pilote d’action</p>	<p>- Communauté d’agglomération Paris - Vallée de la Marne</p>
<p>Partenaires associés</p>	<p>- Communes de Paris - Vallée de la Marne</p>
<p>Calendrier opérationnel</p>	<p>- 2024 : Réalisation de l’action</p>
<p>Indicateurs de suivi</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de secteurs à enjeux identifiés - Nombre de secteurs de bonne qualité sonore identifiés - Couverture spatiale des données - Précision des données - Accessibilité des données - Utilisation des données

ACTION 13 – Étudier l'intégration du confort acoustique dans le dispositif d'aides financières à la rénovation de l'habitat en fonction des Points Noirs de Bruit (PNB) identifiés sur le territoire.

<p>Description de l'action</p>	<p>- Identification des Points Noirs de Bruit (PNB)</p> <p>Cette action peut commencer par l'identification des zones où les niveaux de bruit dépassent les seuils réglementaires et sont considérés comme des Points Noirs de Bruit. Ces zones sont généralement caractérisées par une exposition élevée aux bruits routiers, ferroviaires ou aériens, et peuvent affecter la qualité de vie des habitants.</p> <p>- Analyse des besoins en rénovation</p> <p>Une analyse des besoins en rénovation est réalisée dans les zones identifiées comme des PNB, en tenant compte de l'état du parc immobilier, des caractéristiques des logements et des exigences en matière de confort et de sécurité des occupants.</p> <p>- Évaluation des critères de confort acoustique</p> <p>Des critères de confort acoustique sont évalués pour déterminer leur pertinence et leur faisabilité d'intégration dans les dispositifs d'aides financières à la rénovation de l'habitat. Cela peut inclure des normes de qualité acoustique pour les fenêtres, les portes, les matériaux d'isolation, etc.</p> <p>- Développement du dispositif</p> <p>Sur la base des critères identifiés, un programme spécifique peut être développé pour soutenir les projets de rénovation visant à améliorer le confort acoustique des logements dans les zones touchées par des PNB. Il peut prendre la forme de subventions, d'autres incitations financières qui paraîtraient pertinentes.</p> <p>- Communication et sensibilisation</p> <p>Le programme d'aides financières est communiqué aux propriétaires et aux résidents des zones concernées, afin de les sensibiliser à l'importance du confort acoustique et de les encourager à entreprendre des travaux de rénovation dans ce sens.</p> <p>- Suivi et évaluation</p> <p>Un suivi régulier est effectué pour évaluer l'efficacité du programme d'aides financières et son impact sur l'amélioration du confort acoustique dans les zones touchées par des PNB. Des ajustements sont apportés au besoin pour optimiser les résultats et garantir une utilisation efficace des ressources.</p>
<p>Gains attendus</p>	<p>- Amélioration du confort sonore intérieur avec un effet induit sur la santé</p>
<p>Pilote d'action</p>	<p>- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne</p>

Calendrier opérationnel	- 2025-2026 : Réalisation de l'action
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PNB identifiés - Nombre de bâtiments concernés - Nombre de logement concernés - Nombre de bénéficiaires potentiels - Enveloppe financière allouée - Évaluation du niveau de bruit

ACTION 14 – Concevoir et diffuser un cahier de prescriptions acoustiques pouvant être intégrées dans les Cahiers des Clauses Particulières (CCTP) des marchés publics de la Communauté d'agglomération et des communes.

Description de l'action	<p>- Identification des besoins et des enjeux acoustiques</p> <p>Cette action peut commencer par une analyse des besoins et des enjeux acoustiques spécifiques de la Communauté d'agglomération et des communes concernées. Cela peut inclure l'identification des zones sensibles au bruit, des projets de construction à venir et des objectifs de qualité de vie des habitants.</p> <p>- Élaboration des prescriptions acoustiques</p> <p>Sur la base de cette analyse, des prescriptions acoustiques sont développées, couvrant différents aspects tels que l'isolation acoustique des bâtiments, la limitation des émissions sonores des équipements, la conception des espaces publics, etc. Ces prescriptions sont conçues pour répondre aux normes en vigueur et aux meilleures pratiques en matière d'acoustique.</p> <p>- Intégration dans les CCTP</p> <p>Les prescriptions acoustiques sont intégrées dans les Cahiers des Clauses Techniques Particulières (CCTP) des marchés publics de la Communauté d'agglomération et des communes. Ces documents contractuels définissent les exigences techniques et les modalités d'exécution des travaux, et sont utilisés comme référence par les entreprises candidates aux appels d'offres.</p> <p>- Diffusion et sensibilisation</p> <p>Une fois les prescriptions acoustiques établies, elles sont largement diffusées aux acteurs concernés, notamment les services techniques des collectivités. Des actions de sensibilisation peuvent également être menées pour expliquer l'importance de la prise en compte de l'acoustique dans les projets de construction.</p>
Gains attendus	- Homogénéisation des recommandations pour la prise en compte du bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne

Partenaires associés	<ul style="list-style-type: none"> - Accompagnement bureau d'études - BruitParif - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	<ul style="list-style-type: none"> - 2026 : Préparation de l'action - 2027 : Réalisation de l'action
Coûts associés	<ul style="list-style-type: none"> - Coût de l'accompagnement à définir
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de prescriptions acoustiques définies - Couverture des domaines d'application - Conformité aux normes et réglementations - Intégration dans les CCTP des marchés publics

AXE 4 – Informer et sensibiliser à l’environnement sonore

OBJECTIF N°8 – Communiquer sur le bruit

ACTION 15 – Relayer sur le site internet de la Communauté d’agglomération l’outil de visualisation des cartes de bruit, ainsi que les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées sur le territoire.

Description de l’action	<ul style="list-style-type: none">- Développement de l’outil de visualisation des cartes de bruit L’outil de visualisation des cartes de bruit est développé par BruitParif (<i>carto.bruitparif.fr</i>). Cet outil utilise les données recueillies lors des campagnes de mesures acoustiques pour générer des cartes représentatives des niveaux de bruit sur le périmètre de la Communauté d’agglomération.- Centralisation des résultats des campagnes de mesures acoustiques Les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées sur le territoire sont centralisés et organisés de manière à être facilement accessibles et compréhensibles pour le grand public via l’outil <i>rumeur.bruitparif.fr</i>- Intégration sur le site internet de la Communauté d’agglomération Une fois l’outil de visualisation des cartes de bruit et les résultats des campagnes de mesures prêts, ils sont intégrés sur le site internet de la Communauté d’agglomération. Le site devient alors le principal moyen de diffusion de ces informations auprès des administrés.- Mise à jour régulière des données Les données présentées sur le site internet de la Communauté d’agglomération sont régulièrement mises à jour pour refléter les évolutions des niveaux de bruit sur le territoire.
Gains attendus	- Vulgariser l’information sur le bruit local
Pilote d’action	- Communauté d’agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaire associé	- BruitParif
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Réalisation de l’action au fil de l’eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none">- Mise en ligne de l’outil de visualisation des cartes de bruit- Diffusion des résultats des campagnes de mesures

ACTION 16 – Élaborer et diffuser un kit de sensibilisation au bruit pour les conservatoires et les établissements scolaires dans le cadre de la Semaine du Son de l’UNESCO.

<p>Description de l’action</p>	<p>- Conception du kit de sensibilisation au bruit</p> <p>Un kit pédagogique complet est élaboré, comprenant des matériaux didactiques adapté à différents niveaux scolaires (collège, lycée) et à diverses disciplines (sciences, santé, musique, etc.). Ce kit peut inclure des présentations PowerPoint, des fiches d’activités, des vidéos éducatives, des jeux interactifs, des brochures d’information, etc.</p> <p>- Contenu du kit de sensibilisation</p> <p>Le contenu du kit de sensibilisation pourra aborder différents aspects du bruit, tels que ses sources, ses effets sur la santé auditive et sur le bien-être, les moyens de prévention et de protection, ainsi que les bonnes pratiques à adopter pour limiter l’exposition au bruit au quotidien. Il pourra reprendre une partie des contenus de la mallette « Kiwi » développée par Bruitparif.</p> <p>- Adaptation aux spécificités des conservatoires et des établissements scolaires</p> <p>Le kit de sensibilisation est adapté aux spécificités des conservatoires et des établissements scolaires, en tenant compte de leurs programmes éducatifs, de leurs ressources disponibles et de leurs contraintes organisationnelles.</p> <p>- Diffusion du kit de sensibilisation</p> <p>Une fois le kit de sensibilisation élaboré, il est largement diffusé auprès des conservatoires, des établissements scolaires et des enseignants ayant manifesté leur intérêt au préalable. Le kit peut être distribué sous forme numérique ou être proposé en version imprimée.</p> <p>- Formation des enseignants et des intervenants</p> <p>Des sessions de formation seront organisées pour les enseignants et les intervenants des conservatoires et des établissements scolaires afin de les familiariser avec le contenu du kit de sensibilisation et de les aider à l’intégrer efficacement dans leurs programmes éducatifs.</p> <p>- Animation d’activités pédagogiques</p> <p>Les enseignants et les intervenants seront encouragés à animer des activités pédagogiques basées sur le kit de sensibilisation au bruit lors de la Semaine du Son de l’UNESCO, ainsi que tout au long de l’année scolaire. Ces activités peuvent prendre différentes formes, telles que des séances d’information, des ateliers pratiques, des concerts didactiques, etc.</p> <p>- Évaluation de l’impact</p> <p>Un suivi est assuré pour évaluer l’impact du kit de sensibilisation au bruit sur les connaissances, les attitudes et les comportements des élèves. Des enquêtes et</p>
---------------------------------------	--

	des évaluations peuvent être réalisées pour mesurer les changements de perception et de comportement après la participation aux activités de sensibilisation.
Gains attendus	- Vulgariser la connaissance sur le bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	- BruitParif - Centre d'information sur le bruit - Collèges et lycées du territoire - Réseau des conservatoires de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2026 : Préparation de l'action - 2027 : Réalisation de l'action
Coûts associés	- Coût de l'accompagnement à définir €
Indicateurs de suivi	- Nombre de kits élaborés - Contenu du kit - Diffusion du kit - Participation des établissements - Nombre d'activités organisées - Mesure de la sensibilisation

OBJECTIF N°9 – Poursuivre le partenariat avec BruitParif

ACTION 17 – Continuer d'adhérer à BruitParif.

Description de l'action	<p>- Maintien de l'adhésion</p> <p>L'action consiste d'abord à renouveler l'engagement de la Communauté d'agglomération à soutenir BruitParif en tant que membre adhérent dans le collège des collectivités. Cela implique de continuer à contribuer financièrement et à participer aux instances de gouvernance de l'association, telles que les assemblées générales.</p> <p>- Soutien financier</p> <p>La Communauté d'agglomération s'engage à continuer de fournir un soutien financier à BruitParif sous forme de cotisations annuelles ou de subventions, selon des modalités convenues.</p> <p>- Participation aux activités de BruitParif</p> <p>En adhérant à BruitParif, la Communauté d'agglomération s'engage également à participer activement aux activités de l'association. Cela peut inclure la contribution à des projets de recherche, la participation à des groupes de travail,</p>
--------------------------------	--

	<p>la fourniture de données et d'informations pertinentes sur le territoire, ainsi que la promotion des actions de sensibilisation et de prévention du bruit.</p> <p>- Accès aux services et aux données de BruitParif</p> <p>En tant que membre adhérent, la Communauté d'agglomération bénéficie de l'ingénierie de BruitParif. Cela permet l'accès aux rapports d'analyse, aux cartes de bruit, aux résultats de surveillance, aux outils de modélisation, ainsi qu'aux conseils et à l'expertise de l'équipe de BruitParif de manière générale dans le cadre des actions du PPBE.</p> <p>- Communication et sensibilisation</p> <p>La Communauté d'agglomération s'engage à communiquer sur son adhésion à BruitParif et à promouvoir les actions de l'association auprès de ses partenaires.</p>
Gains attendus	- Accompagnement et ingénierie territoriale en matière de bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Coûts associés	- 4 767 € annuel
Indicateurs de suivi	<p>- Renouvellement de l'adhésion</p> <p>- Collaboration avec d'autres membres</p>

ACTION 18 – Participer aux événements, réunions et instances organisées par BruitParif, et relayer ses travaux aux acteurs du territoire en fonction des sujets.

Description de l'action	<p>- Participation aux événements et réunions</p> <p>La Communauté d'agglomération s'engage à participer aux événements, réunions et instances organisés par BruitParif, tels que des ateliers thématiques ou des groupes de travail. Ces rencontres offrent l'occasion d'échanger des informations, de discuter des enjeux du bruit et de collaborer sur des projets communs.</p> <p>- Collaboration avec BruitParif</p> <p>En participant activement aux activités organisées par BruitParif, la Communauté d'agglomération contribue à renforcer la collaboration avec l'association et à soutenir ses initiatives en matière de surveillance et de gestion du bruit. Cela peut inclure la fourniture de données, de ressources et d'expertise, ainsi que la participation à des projets de recherche ou de développement.</p> <p>- Relayer les travaux de BruitParif</p>
--------------------------------	---

	<p>La Communauté d'agglomération s'engage également à relayer les travaux, les résultats et les recommandations de BruitParif aux acteurs du territoire en fonction des sujets abordés.</p> <p>- Sensibilisation et mobilisation</p> <p>En relayant les travaux de BruitParif, la Communauté d'agglomération contribue à sensibiliser et à mobiliser les acteurs locaux autour des enjeux du bruit et des actions menées par l'association. Cela peut encourager une meilleure prise de conscience des problématiques liées au bruit et favoriser l'implication des parties prenantes dans les efforts de gestion et de prévention du bruit.</p>
Gains attendus	- Accompagnement et ingénierie territoriale en matière de bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Participation aux réunions et aux instances - Implication dans les activités de BruitParif - Utilisation des ressources et des services proposés par BruitParif

Annexes

Glossaire et lexique des abréviations

➤ **Bruit aérien**

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

ADP : Aéroports de Paris

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

PEB : Plan d'exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

➤ **Bruit routier**

2RM : véhicules deux-roues motorisés

DiRif : Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France

DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports

DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

➤ **Cartographie du bruit**

CBS (ou CSB) : cartes stratégiques de bruit

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

DB A : décibel pondéré A, unité normalisée utilisée en acoustique de l'environnement, pour tenir compte des différences de sensibilité de l'oreille humaine à la gamme de fréquence d'un bruit (un son grave est par exemple perçu moins fort qu'un son médium ou aigu).

GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre : infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de passages de véhicules par an et infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an.

ICPE A : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Autorisation

ICPE E : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Enregistrement

Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

PlaMADE : Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental, nouvel outil développé par le Cerema pour accompagner les acteurs dans l'élaboration des cartes de 4^{ème} échéance.

➤ **Indicateurs Lden et Ln**

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires : le "Ln" (Level night) et le "Lden" (Level day-evening-night) qui sont des indicateurs harmonisés à l'échelle européenne.

Le Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

➤ **Les recommandations de l'OMS**

Dans son rapport d'octobre 2018, l'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit des transports aux niveaux recommandés suivants en fonction de la source de bruit :

Niveaux recommandés en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	53	45
Bruit ferré	54	44
Bruit aérien	45	40

Recommandations de l'OMS pour protéger la santé des populations. Source : OMS, octobre 2018

Les recommandations de l'OMS doivent ainsi être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations.

➤ **Les valeurs limites réglementaires**

La France a adopté des valeurs limites réglementaires dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2002/49/CE.

Une valeur limite est définie comme « *une valeur de Lden ou Lnight (Ln) et, le cas échéant, de Lday et de Levening, déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit ; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations ; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement).* »

Les valeurs limites fixées par la France en application de la directive européenne sont mentionnées dans le décret du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Pour les sources de transport, elles sont les suivantes :

Valeurs limites en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré		
Voies conventionnelles	73	65
Lignes à Grande Vitesse	68	62
Bruit aérien	55	50

Valeurs limites prises par la France pour le bruit des transports en application de la directive européenne 2002/49/CE

➤ **Les courbes dose-réponse de l'OMS**

Sur la base d'une large revue de la littérature scientifique, l'OMS, en octobre 2018, a considéré comme robustes et avérées les relations dose-réponse entre les niveaux d'exposition au bruit des populations et le taux de personnes qui se déclarent fortement gênées (HA Highly Annoyed) ou fortement perturbées dans leur sommeil (HSD Highly Sleep Disturbed).

D'autres effets sanitaires du bruit sont considérés comme critiques par l'OMS. Il s'agit notamment des risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) et des difficultés d'apprentissage. Toutefois, l'OMS a considéré qu'il n'existait pas encore pour ces effets de courbes dose-réponse suffisamment solides pour les trois sources de bruit des transports en parallèle. Ainsi, l'OMS a établi une courbe dose-réponse pour les cardiopathies ischémiques en lien avec le bruit routier mais pas pour les autres sources de bruit. Quant aux difficultés d'apprentissage,

les études disponibles ont principalement porté sur les enfants scolarisés soumis aux nuisances aéroportuaires. Les deux des effets les mieux documentés sont la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

➤ **Les impacts sanitaires**

Sur la base des connaissances des effets du bruit sur la santé, publiées par l'OMS en octobre 2018⁶ et en utilisant la méthodologie préconisée par l'OMS de quantification des années de vie en bonne santé perdue (DALY – Disability Adjusted Life Years)⁷, des cartes d'impacts sanitaires ont été produites à l'échelle du territoire.

➤ **Point Noir de Bruit**

PNB : un PNB est un bâtiment sensible respectant le critère d'antériorité et localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transport terrestres du réseau routier ou ferroviaire dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes à savoir :

- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier
- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit ferré

Bâtiment sensible : bâtiment à usage d'habitation ou établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Critère d'antériorité : sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de PNB les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage 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 suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.
 - Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2ème de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanismes opposables
 - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable
 - Mise en service de l'infrastructure
 - Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation

⁶ *Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, October 2018.*

⁷ *Burden of disease from environmental noise, WHO bureau for Europe, April 2011.*

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.

PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire

➤ **Habitat, urbanisme et aménagement**

OIN : Une Opération d'Intérêt National est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme¹. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN.

Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN. La loi portant engagement national pour le logement, dite Borloo, adoptée en juillet 2006, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat. Elle s'inscrit dans une convention passée entre une commune, un EPCI, l'Etat, la Région et l'ANAH, pour réhabiliter ou requalifier un quartier bâti, à l'intérieur d'un périmètre précis.

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme (commune) / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (EPCI)

SCoT : Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (aménagement, mobilité, habitat, environnement...).

ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

ZUS : Les Zones Urbaines Sensibles sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.

La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention :

- Les zones urbaines sensibles (ZUS) ;
- Les zones de redynamisation urbaine (ZRU) ;
- Les zones franches urbaines (ZFU).

Les trois niveaux d'intervention ZUS, ZRU et ZFU, caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visent à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.

ZFU : Les Zones Franches Urbaines sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants : taux de chômage ; proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme ; proportion de jeunes ; potentiel fiscal par habitant. Les entreprises implantées ou devant s'implanter dans ces quartiers bénéficient d'un dispositif complet d'exonérations de charges fiscales et sociales durant cinq ans.

➤ **Zones de protection de la nature**

ZNIEFF : Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres

naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional ;

ZICO : L'appellation Zone importante pour la conservation des oiseaux est donnée à la suite de l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes : pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ; être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ; être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.

ZSC : Une zone spéciale de conservation est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratives, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.

ZPPAUP : Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs et les Architectes des bâtiments de France.

➤ **Bruit Industriel**

Outre le bruit des transports, la directive européenne 2002/49/CE s'applique également aux activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A et E).

Sur le territoire de Paris Vallée de la Marne, un recensement des établissements potentiellement bruyants a été établi sur la base des données recensés par l'état : (<https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1> ; base des Installations Classées).

Bruit industriel : rappel de la réglementation

Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par deux arrêtés ministériels généraux réglementant les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- L'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique pour les installations autorisées ou modifiées après le 1^{er} juillet 1997
- L'arrêté du 20 août 1995 s'applique pour les autres installations. Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

En complément des valeurs limites, les niveaux d'émergence sont aussi réglementés par l'arrêté du 23 janvier 1997 :

Niveau de bruit ambiant dans la zone d'émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Emergence admissible			
	7h-22h dimanches et jours fériés	sauf et	22h-7h dimanche et jours fériés	et
> 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A)	6 dB(A)		4 dB(A)	
> 45 dB(A)	5 dB(A)		3 dB(A)	

Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement

Liste des établissements classés ICPE A et E

Numéro d'inspection	Nom établissement	Code postal	Commune
6500319	AFPA	77311	CHAMPS SUR MARNE
6514459	AUBINE	77500	CHELLES
6500490	GENERIS Chelles	77500	CHELLES
6512239	Source Chantereine	77500	CHELLES
6500425	SAS ROUQUETTE ex-BRASSERIE DES VOSGES	77500	CHELLES
6500471	BERTHOLLET AAM INDUSTRIE (ex MEURANT)	77500	CHELLES
6500477	CENTRALE D'ACHAT ET D'EXPORTAT	77500	CHELLES
6500487	ROYER SARL	77500	CHELLES
6500421	SARL AUTO ECO	77500	CHELLES
6500460	DAC	77500	CHELLES
6512715	BENITIS	77500	CHELLES
6500415	CHELLES CHALEUR	77500	CHELLES
6517341	BOUVELOT TP	77500	CHELLES
6500462	SNBL	77500	CHELLES
6500498	REVIVAL	77500	CHELLES
6507026	LOG INSTAL	77183	CROISSY BEAUBOURG
6509337	Laboratoires PRODENE KLINT	77183	CROISSY BEAUBOURG

6500771	SOGEROS	77183	CROISSY BEAUBOURG
6500778	TAMAR GM PROPERTIES (ex AB CROISSY)	77183	CROISSY BEAUBOURG
6507060	SERRE	77183	CROISSY BEAUBOURG
6500782	LOGISTOCK	77183	CROISSY BEAUBOURG
6500803	SANOFI WINTHROP INDUSTRIE (ex AVENTIS)	77183	CROISSY BEAUBOURG
6500806	FASHION PARTNER NETWORK	77183	CROISSY BEAUBOURG
6508825	ARGAN	77183	Croissy-Beaubourg
6511768	VREP (ex DHL Solutions France	77184	EMERAINVILLE
6500953	CAUVAL INDUSTRIES	77184	EMERAINVILLE
6500966	VREP (ex DHL Solutions France	77184	EMERAINVILLE
6500915	BALGEVIM II (France Gift)	77184	EMERAINVILLE
6510547	CAA BURTON	77185	LOGNES
6519155	IGEPA FORUM	77185	LOGNES
6508804	COPERA	77185	LOGNES
6501436	DHL FREIGHT FRANCE SAS (ex DHL/DANZAS)	77185	LOGNES
6506707	LOGISTOCK	77185	LOGNES
6501430	ROTOFRANCE IMPRESSION	77185	LOGNES
6501433	Ministère de l'intérieur - SIVM	77185	LOGNES
6501438	FONCIERE MOZART	77185	LOGNES
6501454	SOFRILOG Marne	77185	LOGNES
6512140	LOGISTA FRANCE (ex ALTADIS DISTRIBUTION)	77185	LOGNES
6501447	GEOVAL (ex SAN Marne la Vallée / Dalkia)	77185	LOGNES
6502048	APS AUTOLUBRIFICATION PRODUIT SYNTHESE	77186	NOISIEL
6502782	Société immobilière de Noisiel - NESTLE	77186	NOISIEL
6502122	BANQUE DE FRANCE	77186	NOISIEL
6502119	CIP (Min. Economie, Finances Industrie)	77186	NOISIEL
6502287	GIACOMINI	77112	PONTAULT COMBAULT
6512373	AUTO OPREMA	77340	PONTAULT COMBAULT
6502276	E-LOMAG (ex BROFA EST Ex GRAPHICBROCHAGE)	77340	PONTAULT COMBAULT
6502292	PONTAULT PIECES AUTO	77112	PONTAULT COMBAULT
6502296	RENOULT	77112	PONTAULT COMBAULT
6502305	CHAMPOD PERRY	77112	PONTAULT COMBAULT
6502309	BA	77112	PONTAULT COMBAULT
6502310	AUTO 4	77112	PONTAULT COMBAULT
6508139	ARGAN	77680	ROISSY EN BRIE
6510870	SIETOM TOURNAN-EN-BRIE (Déchèterie)	77680	ROISSY EN BRIE
6502796	IMPRIMERIE JDC (EX TORCY QUEBECOR-ROTO)	77200	TORCY

6502883	AUTO DEPANNAGES SERVICES VAIRES (ADSV)	77360	VAIRES SUR MARNE
6502876	LESCOT	77360	VAIRES SUR MARNE
6502878	EDF Centre de Post-Exploitation (CPT)	77360	VAIRES SUR MARNE

Source : <https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1>

Base des Installations Classées

Consultation publique

1. Contexte

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement de Paris Vallée de la Marne.

L'arrêté du 14 avril 2017, établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du Code de l'environnement, donne à la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne la responsabilité d'élaborer son PPBE. Cette démarche, issue de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'environnement, a pour objectif la mise en œuvre coordonnée, par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures de transport, d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux trafics routiers, aériens et ferroviaires ainsi qu'aux activités industrielles.

La participation du public à cette démarche est prévue par la tenue obligatoire d'une consultation publique de deux mois, au cours de laquelle le projet de PPBE est mis à disposition du public.

Les objectifs de la consultation du public

L'objectif de la consultation sur le projet de PPBE est double :

- Présenter le projet aux habitants du territoire, et notamment les actions proposées par la collectivité pour diminuer l'exposition au bruit ;
- Permettre la participation du public en donnant à chacun la possibilité de s'exprimer ses commentaires sur le contenu du document et d'émettre des propositions.

Le décret N° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement prévoit qu'une « note exposant les résultats de la consultation (...) et la suite qui leur a été donnée » soit rédigée à l'issue de la consultation publique, et que la version définitive du PPBE intègre le cas échéant des éléments qui en sont issus.

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des contributions exprimées durant la consultation publique.

2. Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de PPBE de Paris - Vallée de la Marne se déroulera 2 septembre au 2 novembre 2024.

Les canaux d'information du public

Afin d'informer le public de la tenue de la consultation et de la manière d'y participer, plusieurs outils de communication seront réalisés et diffusés, avec deux objectifs complémentaires :

- Annoncer la consultation et inciter à s'informer et à donner son avis ;

- Présenter le projet soumis à la consultation ;

Les outils suivants seront utilisés pour annoncer la consultation :

- Un avis administratif, imposé par la réglementation, dans la presse
- Une page web donnant accès au document et relayée dans les actualités du site depuis la page d'accueil pour assurer une bonne visibilité de l'information
- Les réseaux sociaux, via la publication d'un post.

Les supports d'expression mis à la disposition du public

Le rapport complet sera disponible en ligne sur <https://www.agglo-pvm.fr> et un exemplaire papier sera également consultable au siège de la Communauté d'Agglomération, 5 cours de l'Arche Guédon, 77220 Torcy (du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h), du 2 septembre au 2 novembre 2024.

Les contributions peuvent être exprimées par voie électronique en se rendant directement sur la page de contact <https://www.agglo-pvm.fr/informations-pratiques/contact>, ou par courrier adressé à la CAPVM ; un registre papier sera également ouvert à cet effet au siège de la CAPVM.