



Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) 2019-2024

Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne

Le présent document, **Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement** a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois (du 18 janvier au 19 Mars 2021), conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document intègre les remarques formulées par le public pendant cette période et a été soumis à l'approbation du Conseil Communautaire le 16 Décembre 2021 avant transmission au Préfet du département de Seine-et-Marne

Sommaire

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté .	5
I. Contexte.....	6
1) Contexte réglementaire	6
2) Présentation du territoire.....	8
1. Situation géographique	8
2. Superficie et population	10
3. Habitat.....	10
4. Infrastructures.....	12
5. Projets et objectifs d'aménagement	16
3) Méthode d'élaboration du PPBE	27
1. Organisation au sein du territoire	27
2. Coopération entre services et coopération intercommunale.....	27
3. Outils à disposition	27
4. Identification des acteurs.....	27
5. Méthode d'identification des enjeux	29
6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires.....	30
7. Proposition de plan d'actions.....	30
8. Méthode de consultation du public	31
9. Publication du PPBE.....	31
II. Identification des enjeux.....	32
1) Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports	33
1. Bruit routier	33
2. Bruit ferroviaire	34
3. Bruit aérien.....	35
2) Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles ..	36
1. Exposition par tranches de niveaux sonores.....	36

2.	Synthèse des populations et établissements sensibles en situation de dépassement des seuils réglementaires	38
3)	Bruit industriel.....	39
4)	Autres éléments de diagnostic.....	41
1.	Cartes de bruit complémentaires.....	41
2.	Quantification des impacts sanitaires (méthode O.M.S.)	42
3.	Campagnes de mesures et rapports d'études	44
4.	P.P.B.E de 2 ^{ème} échéance.....	45
5)	Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	47
1.	Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux	47
2.	Bruit routier.....	47
3.	Bruit ferré	50
4.	Bruit aérien.....	54
5.	Situations de multiexposition.....	55
6.	Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux	59
6)	Localisation et hierarchisation des zones calmes du territoire	60
1.	Définition	60
7)	Recensement des actions déjà realisees et programmees.....	63
1.	Actions sur le bruit routier	63
2.	Actions sur le bruit ferré.....	86
3.	Actions sur le bruit aérien	91
8)	Plan d'actions.....	93
1.	Choix des actions et objectifs de réduction du bruit.....	93
2.	Détail des actions portées par la CA Paris – Vallée de La Marne	99
III.	Annexes	111
1)	Glossaire et lexique des abreviations.....	111
2)	Liste des établissements classés ICPE A potentiellement bruyants sur le territoire de Paris Vallée de la Marne	116
3)	Plan de prevention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures routieres de competence communale.....	117
4)	Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	118
1.	Contexte	118
2.	Modalités de la consultation	119
3.	Analyse statistique des contributions	120

4.	L'aérodrome de Lognes-Emerainville, sujet phare de la consultation du public	122
5.	Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit	124
6.	Synthèse des contributions relatives au bruit routier.....	127
7.	Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire	128
8.	Signalement concernant un bruit d'activité.....	129
9.	Les modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation	129
5)	Autres pièces annexes consultables	129

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. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de Communauté d'Agglomération Paris Vallée de La Marne approuvée par le Conseil Communautaire du 7 Février 2019. Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne :

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

Les résultats cartographiques du bruit montrent que près de 6 400 personnes sont potentiellement exposées à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires pour le bruit routier (en particulier aux abords des D224, D934, D21, et N104), et pour le bruit ferré (aux abords du réseau SNCF). Certaines situations de dépassement de seuil ont pu être traitées depuis la publication des cartes de bruit (notamment pour SNCF Réseau, mais également pour le département et la DiRIF).

6 établissements sensibles sont exposés à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires (5 d'enseignements, et 1 sanitaire)

Le diagnostic territorial réalisé à partir de la cartographique stratégique du bruit a permis de révéler 24 secteurs comme étant des zones à enjeux, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer.

Les principales actions qui sont programmées pour les 5 années à venir sont :

- La réduction du bruit à la source et la contribution à la résorption des points noirs de bruit
- La délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver et les valoriser
- L'amélioration des connaissances pour informer et sensibiliser aux enjeux du bruit

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements fournis sont présentés en annexe.

I. CONTEXTE

1) CONTEXTE RÉGLEMENTAIRE

La Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Son ambition est également de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

Cette Directive européenne, transposée 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 du bruit et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et leur remise 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 **rutier**, incluant les réseaux autoroutier, 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 classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (**ICPE-A**).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie comme de 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** sont les Préfets de département pour les grandes infrastructures, et les communes et intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle des agglomérations.

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 sur le territoire de l'agglomération parisienne** 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.

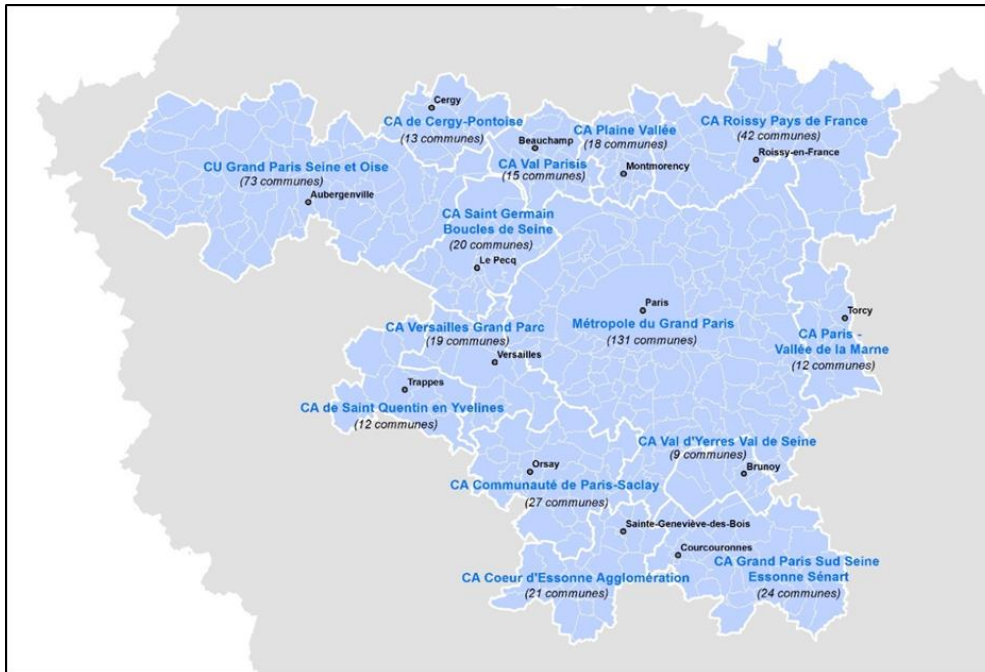


Figure 1 : carte des 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores en Ile-de-France

Pour une collectivité territoriale, l'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites – cf tableau ci-dessous), préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

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

	Aérodrome	Route LGV et/ou	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 plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais 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 française, située dans la région Île-de-France, dans le département de Seine et Marne, constituée par les communes de : Brou-sur-Chantereine, Champs-sur-Marne, Chelles, Courtry, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel, Roissy-en-Brie, Pontault-Combault, Torcy, Vaires-sur-Marne.

Occupant la frange Est de l'agglomération parisienne, ce territoire fait aussi partie de la Ceinture Verte francilienne : il alterne ainsi entre grands secteurs urbanisés le long des infrastructures, espaces naturels de la vallée de la Marne au Nord, et forêts domaniales du plateau de la Brie au Sud.

Le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne est composé à 45% d'espaces naturels (4227ha dont 542ha en gestion CA), avec de nombreux milieux remarquables :

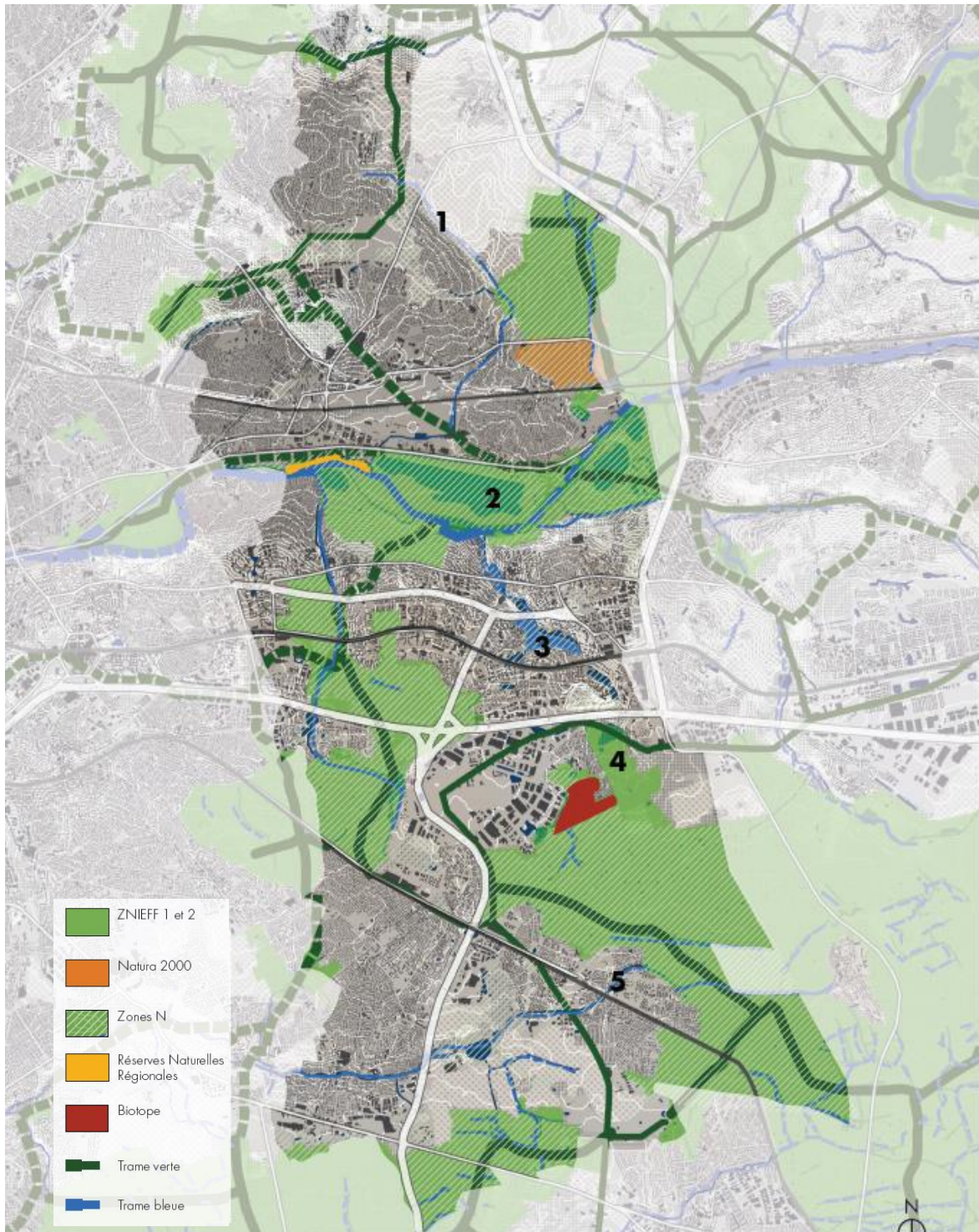
- 1 site Natura 2000¹
- 30 zones humides
- 18 ZNIEFF de type 1²
- 5 ZNIEFF de type 2
- 1 réserve naturelle régionale (Les Iles de Chelles)
- 1 arrêté de biotope³

La Communauté d'Agglomération a approuvé lors du conseil communautaire du 4 Avril 2019 le SCOP (Schéma de Cohérence et d'Orientations Paysagère) qui vise notamment à préserver la trame verte et bleue et ces espaces naturels remarquables.

¹ Le réseau Natura 2000 rassemble des sites naturels ou semi-naturels de l'Union européenne ayant une grande valeur patrimoniale, par la faune et la flore exceptionnelle qu'ils contiennent

² Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique

³ Les arrêtés de protection de biotope sont des aires protégées à caractère réglementaire, qui ont pour objectif de prévenir, par des mesures réglementaires spécifiques de préservation de leurs biotopes, la disparition d'espèces protégées.



Carte des espaces protégés (Source : SCOP de la CA Paris-Vallée de La Marne)

2. Superficie et population

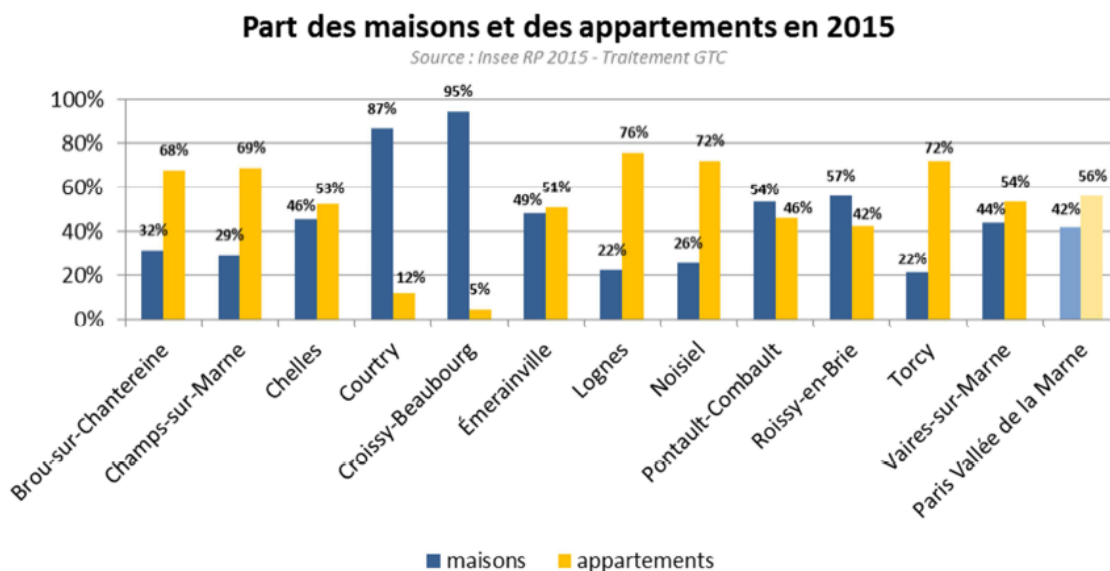
La commune/intercommunalité s'étend sur une superficie de 96 km².

La communauté d'Agglomération Paris – Vallée de La Marne compte 227 000 habitants (données INSEE 2015).

3. Habitat

La CA Paris-Vallée de La Marne compte entre 91 600 logements (selon l'INSEE en 2015) et 96 000 logements au 1er janvier 2017 (source : DGFIP 2017 – d'après Observatoire Habitat). Selon l'INSEE, entre 2010 et 2015, le parc de logements intercommunal a augmenté de 4 753 logements (soit 950 logements supplémentaires par an en moyenne, un peu plus d'1% par an).

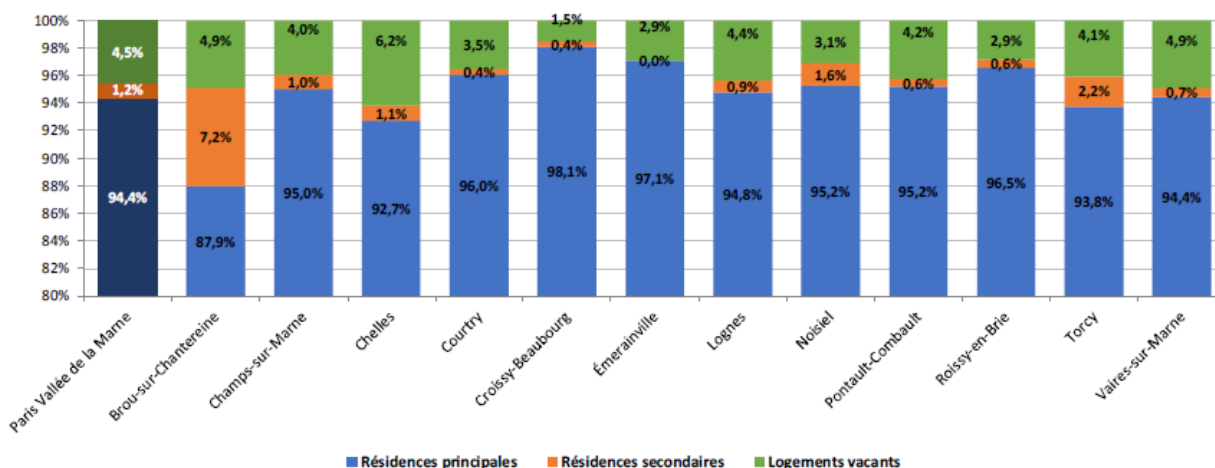
Le parc de logements se caractérise par une majorité d'habitats collectifs, 56%, contre 42% de logements individuels. En fonction des communes, cette répartition est très inégale. Certaines communes se démarquent par le poids des maisons individuelles (Courtry et Croissy-Beaubourg). D'autres à l'inverse sont constituées à plus de 70% d'appartements (Lognes, Noisiel, Torcy).



4,5% des logements sont vacants.

Le parc de logements

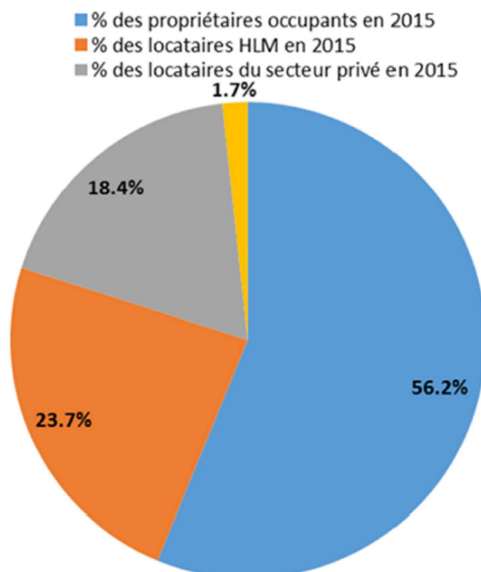
Source : INSEE RP 2015 - Traitement GTC



L'agglomération compte une majorité de propriétaires occupants (56,2%). Cumulé à la part de locataires du parc privé, l'ensemble du parc privé représente 74% du parc total de l'agglomération. La part de locataires du parc social est de 23,7%.

Statut d'occupation des résidences principales

Source : INSEE RP 2015 - Traitement GTC



Statut des logements

	Nombre	%
Résidences principales	90 624	94,4%
Résidences secondaires	1 152	1,2%
Logements vacants	4 320	4,5%

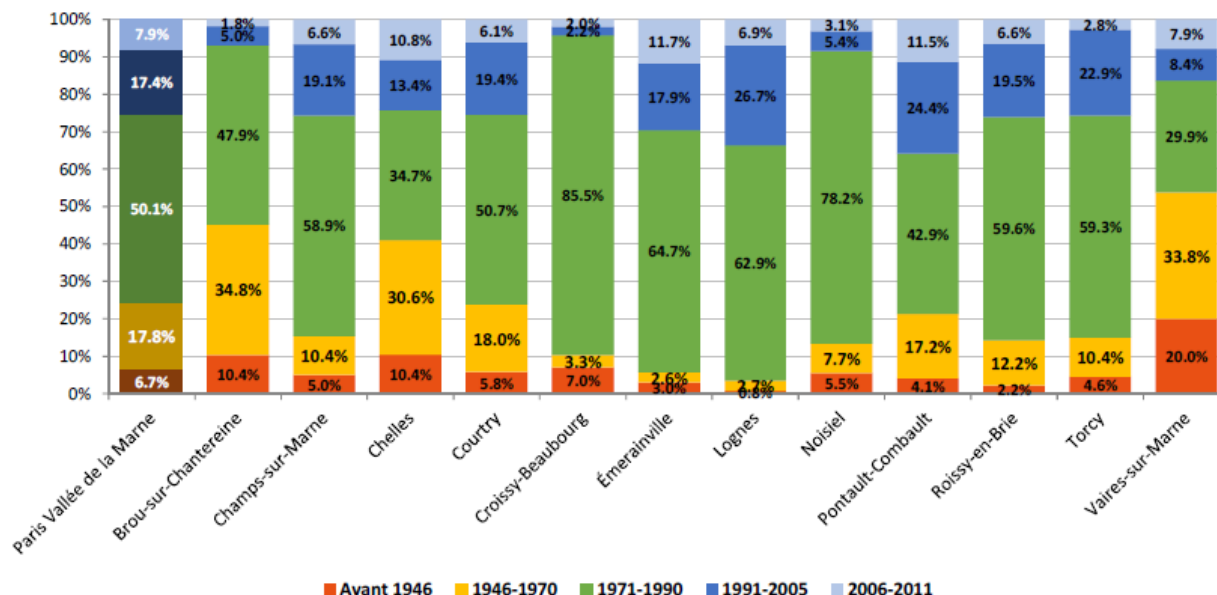
	Ensemble	96 000	100%
Individuel/Collectif	Individuels	40 320	42%
	Collectifs	53 760	56%

La majorité du parc des résidences principales de la CA Paris - Vallée de La Marne a été construite entre les années 1971-1990 (50% du parc de logement), en lien avec le développement de la ville nouvelle. Le parc ancien, datant d'avant 1970, représente 25% du parc de logements en résidence principal.

On note cependant des différences importantes entre les communes de l'agglomération. Les communes du Nord de l'Agglomération ayant ainsi plus de 40% de leurs parcs de résidences principales construits avant 1970 (>50% pour Vaires-sur-Marne).

Epoque de construction des résidences principales

Source : INSEE RP 2015 - Traitement GTC

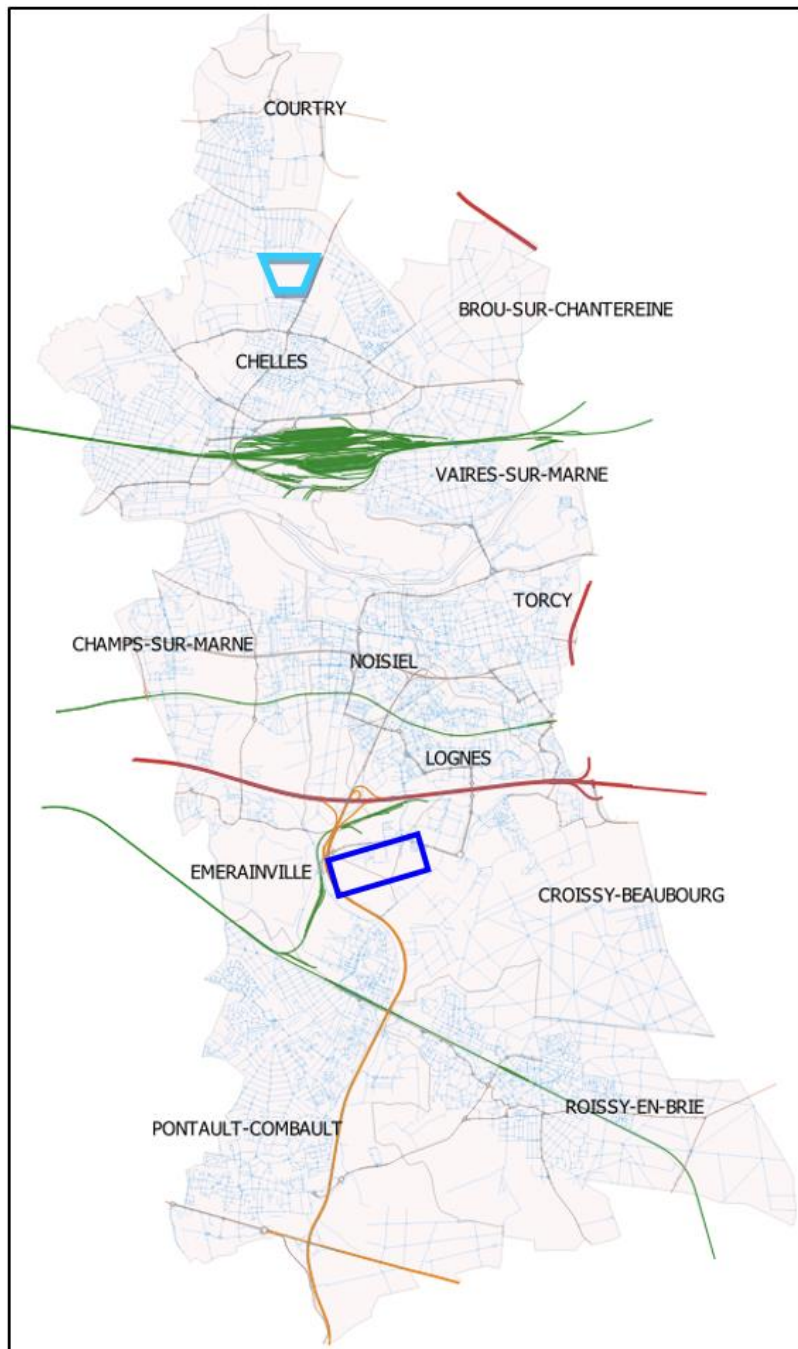









En termes de sources de bruit, le territoire présente les caractéristiques suivantes :

4. Infrastructures

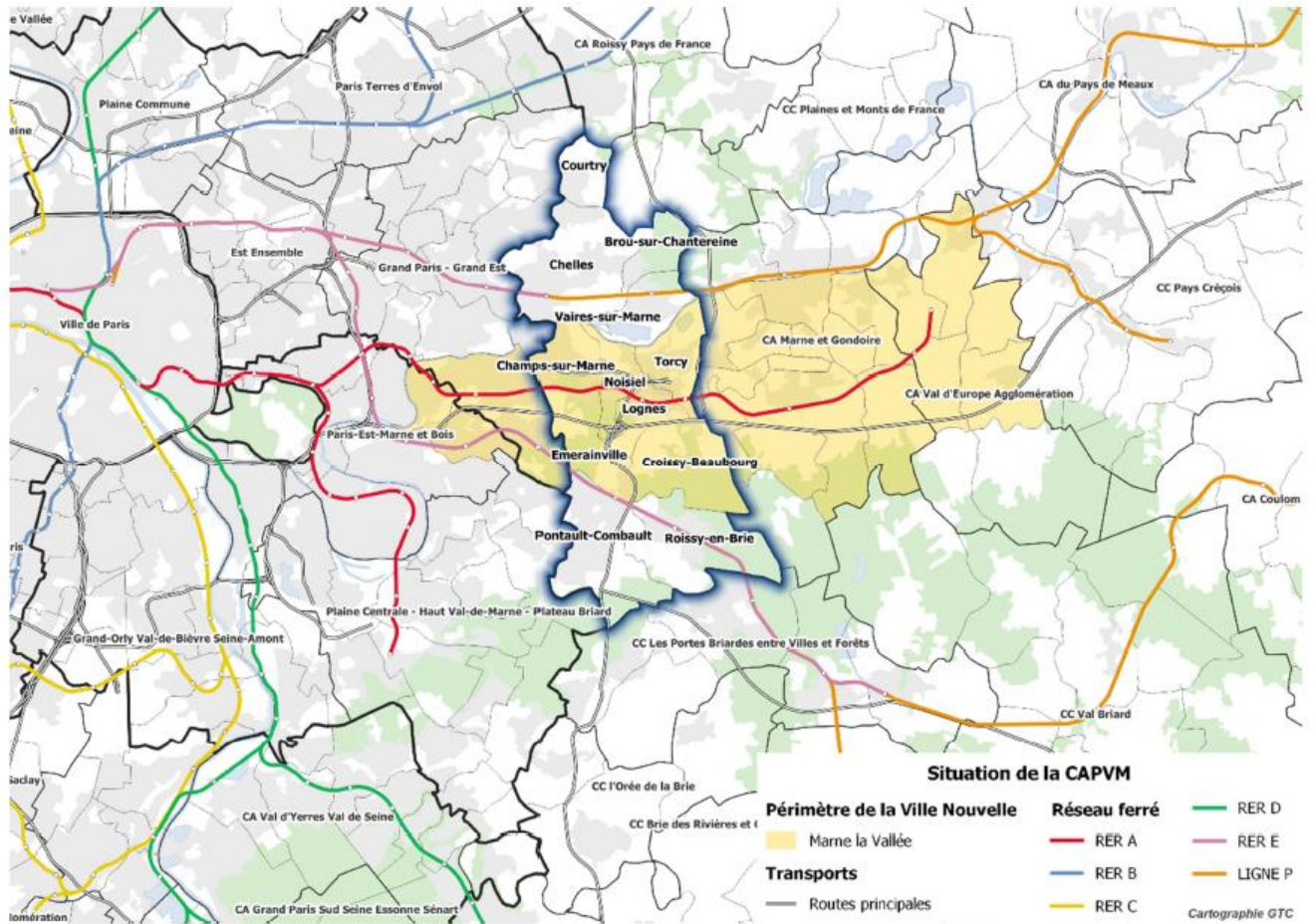
La Communauté d'Agglomération Paris – Vallée de La Marne comporte :

- de nombreuses infrastructures routières : autoroutes (A4, A104), routes nationales (N4), plusieurs routes départementales
- 3 lignes ferrées : RER E (2 gares), RER A (4 gares), Transilien P (2 gares)
- Plus de 80 lignes de bus
- 160 km d'itinéraires cyclables (dont 140 km de pistes cyclables)
- 2 aérodromes : Lognes-Emerainville et Chelles-Le Pin

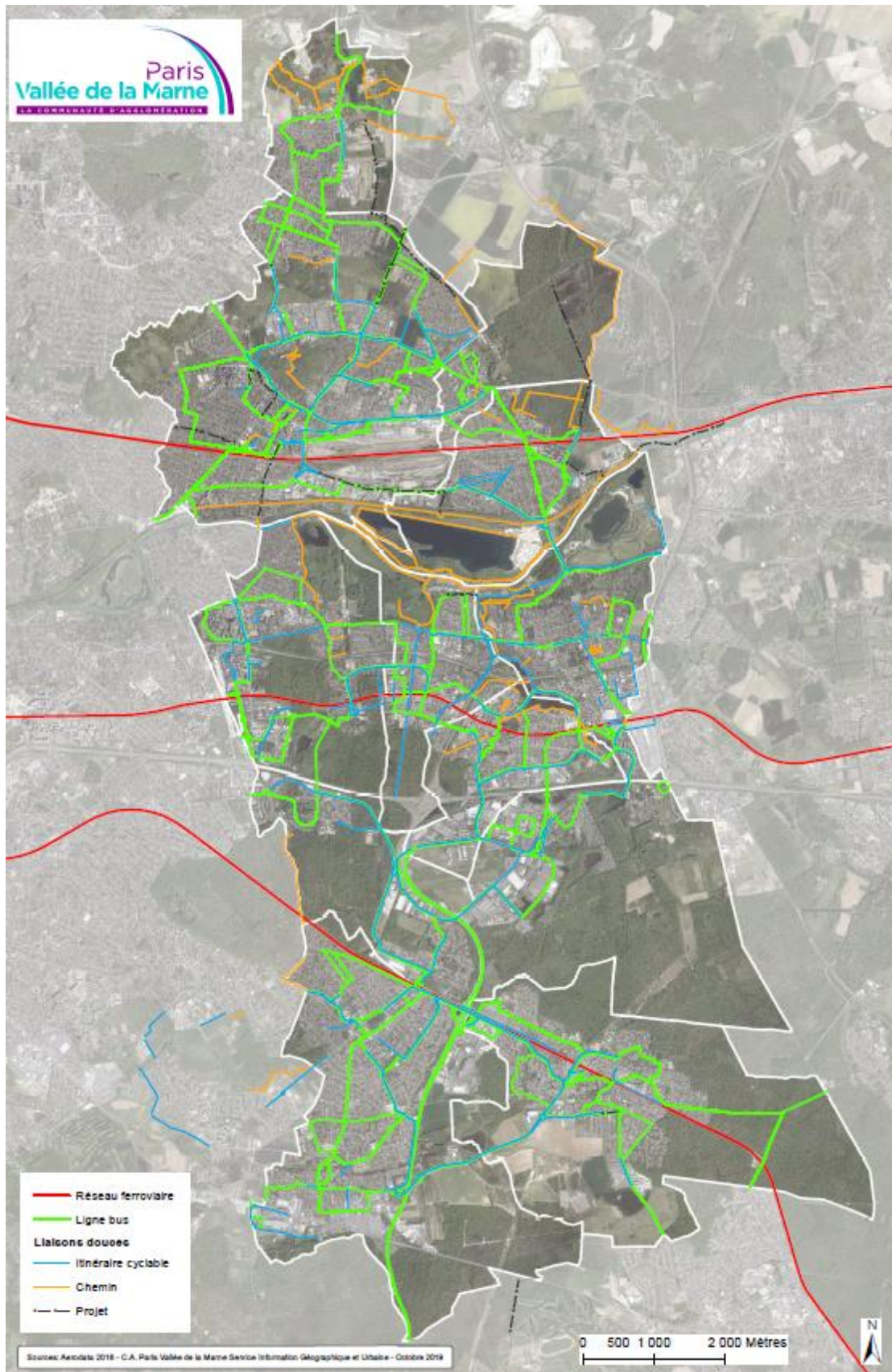


	AUTOROUTES
	NATIONALES
	DEPARTEMENTALES
	RESEAU ROUTIER SECONDAIRE
	VOIES FERREES
	AERODROME CHELLES LE PIN
	AERODROME LOGNES EMERAINVILLE

Carte d'ensemble des infrastructures de transport de la CA Paris – Vallée de La Marne
(Source : Bruitparif)



Infrastructures routières et ferrées de la CA Paris Vallée de La Marne (Source : Programme Local de l'Habitat CAPVM)



Pistes cyclables et lignes de transport en commun (Source : CA Paris Vallée de La Marne)

Deux aérodromes sont situés sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Paris – Vallée de La Marne, les aérodromes d'aviation légère de Lognes-Emerainville et Chelles-Le Pin. Ces deux aérodromes font l'objet d'un Plan d'Exposition au Bruit (P.E.B.). La révision du P.E.B. de l'aérodrome de Lognes-Emerainville a été approuvée le 11 février 2019 (A.I. n°BRCT/2019-04). Le P.E.B. de l'aérodrome de Chelles-Le Pin est plus ancien (1991).

Le sud du territoire est également concerné par les survols à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Orly, sans toutefois être inclus dans le Plan de Gêne Sonore (P.G.S.) 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).

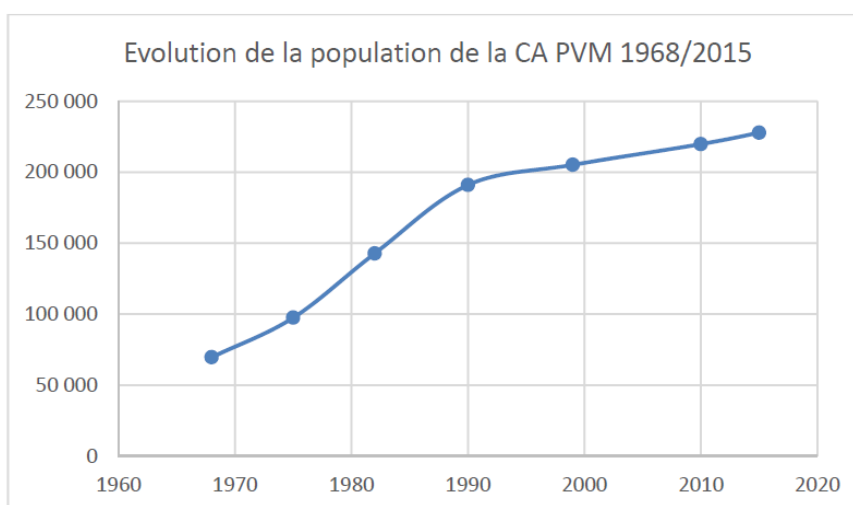
Le Plan de gêne sonore (PGS) délimite des zones à l'intérieur desquelles les habitations existantes sont éligibles à une aide financière pour l'insonorisation des logements. En France, seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, dont l'aéroport de Paris-Orly.

Le PEB est établi selon les hypothèses de trafic à 15 ans, tandis que le PGS se base sur celles de l'année à venir.

5. Projets et objectifs d'aménagement

➤ Démographie

Le territoire est marqué par une forte augmentation démographique. La population passant de 70 000 habitants en 1968 à plus de 220 000 dans les années 2010. La plus forte augmentation s'est produite sur la période 1968/1990 (+175%). Elle s'est quelque peu ralentie depuis restant tout de même élevée : +19% entre 1990 et 2015.

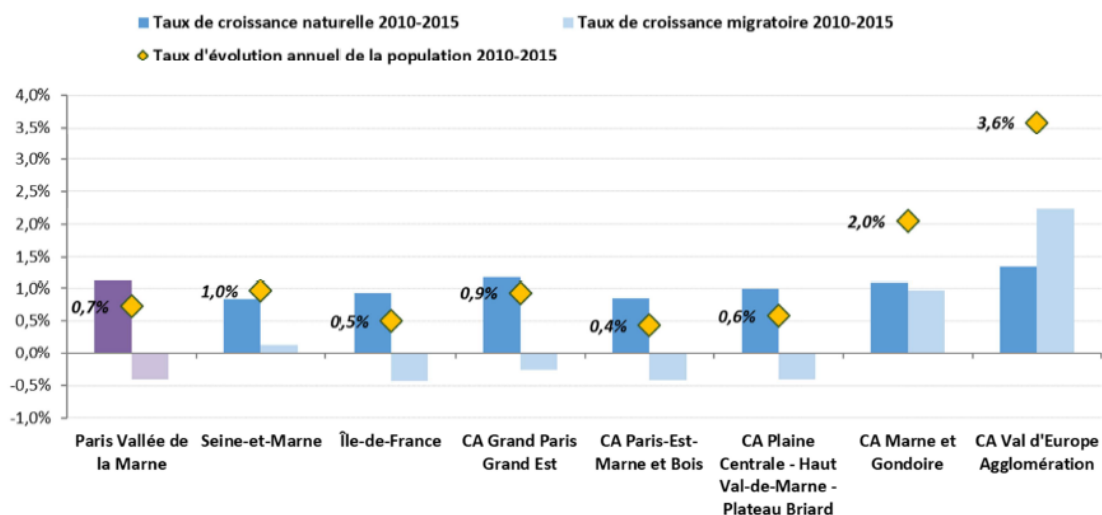


Evolution de la population de la CAPVM entre 1968 et 2015 (source : INSEE 2015
<https://www.insee.fr/fr/statistiques/3545833?sommaire=3292701>)

Sur la période 2010-2015, le taux de croissance démographique est de +0,7%/an. Le taux de croissance naturelle est de +1,1%/an. Le taux de croissance migratoire est en revanche négatif (-0,4%), contrairement aux territoires référents situés à l'est de l'agglomération

Dynamique démographique

Source : INSEE RP 2010-2015 - Traitement GTC



COMMUNES	Population 2015	Taux d'évolution annuel de la population 2010-2015	Taux de croissance naturelle 2010-2015	Taux de croissance migratoire 2010-2015
Paris Vallée de la Marne	227 844	0,7%	1,1%	-0,4%
Brou-sur-Chantereine	4 411	0,73%	1,1%	-0,4%
Champs-sur-Marne	25 052	0,51%	1,2%	-0,6%
Chelles	53 833	0,40%	1,2%	-0,8%
Courtry	6 668	1,61%	0,7%	0,9%
Croissy-Beaubourg	1 996	-0,14%	0,3%	-0,4%
Émerainville	7 681	0,89%	1,1%	-0,2%
Lognes	14 021	-0,75%	1,3%	-2,1%
Noisiel	15 627	-0,04%	1,1%	-1,2%
Pontault-Combault	38 370	1,53%	1,1%	0,5%
Roissy-en-Brie	23 048	0,64%	1,0%	-0,4%
Torcy	23 558	0,99%	1,5%	-0,5%
Vaires-sur-Marne	13 579	2,01%	0,8%	1,3%

Source : INSEE RP 2015

Evolution de la population sur la période 2010-2015 (Source : PLH 2020-2025)

Dans le cadre du PLH 2020-2025, il est prévu que 9 600 logements supplémentaires soit construits d'ici 2025 (1 600 par an), soit une augmentation de 10% du nombre de logements en 6 ans.

Secteur	Commune	Volume des projets envisagés dans la durée du PLH	Population 2016	Indice de construction par an
Nord	Brou sur Chantereine	158	4396	6,0
	Courtry	640	6580	16,2
	Chelles	1542	54196	4,7
	Vaires sur Marne	619	13580	7,6
	Sous-total	2959	78752	6,3
Centre	Emerainville	152	7786	3,3
	Croissy Beaubourg	80	1983	6,7
	Torcy	961	23215	6,9
	Champs sur Marne	2341	24780	15,7
	Noisiel	1086	15495	11,7
	Lognes	472	13999	5,6
	Sous-total	5092	87258	9,7
Sud	Roissy en Brie	490	23104	3,5
	Pontault Combault	1301	38326	5,7
	Sous-total	1791	61430	4,9
	TOTAL	9842	227440	7,2

Volume de construction de logements envisagés par communes (Source : PLH 2020-2025)

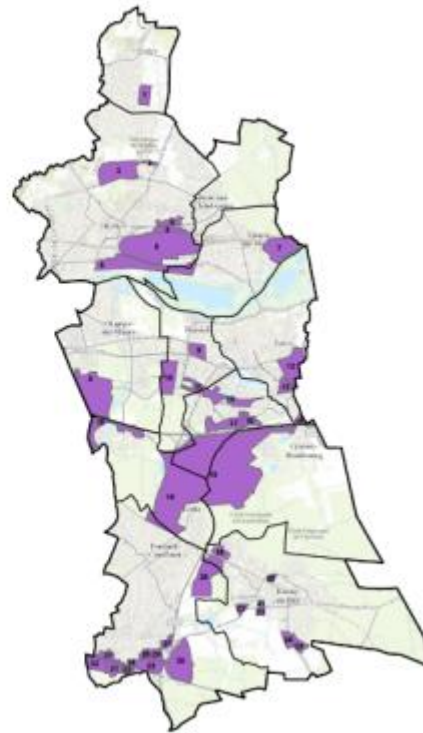
➤ Développement économique

La CAPVM accueille plus de 15 000 entreprises et 71 000 emplois au sein notamment de 35 Zones d'Activités Economiques (15 ZAE en gestion publique et 20 en gestion privée) se déployant sur environ 900ha. Au nord de l'agglomération, les principaux parcs d'activités sont ceux de la Tuilerie à Chelles et de la ZI de la Trentaine à Chelles et Vaires-sur-Marne. Au centre, la zone d'activité de Pariest s'étend sur trois communes (Croissy-Beaubourg, Emerainville et Lognes) et s'affirme comme la première zone d'activité de l'agglomération avec 670 entreprises et 10 200 emplois. Enfin, au sud, se développent principalement des parcs d'activités commerciaux dont le Centre Commercial Régional Carrefour, les 4 Chênes et Petit Noyer/Croix Saint-Claude.

La requalification de certaines zones d'activité obsolètes est au stade de la réflexion. Une étude stratégique sera lancée sur ce sujet en 2020.

Pôles d'Activité Economique

N°	Commune	Zone
1	Courtry	La Régale
2	Chelles	ZAC de la Madeline
3	Chelles	BAE La Tuilerie
4	Chelles	Pôle Commercial Terre Ciel
6	Chelles, Vaires-sur-Marne	Le Triennale Ouest et Est
6	Chelles	La Trévienne NORD
7	Vaires-sur-Marne	ZAC du Gué de Launay
8	Champs-sur-Marne	COE Decaltes
9	Nocel	ZNE Mare Blanche
10	Nocel	ZNE Centre au Laitier
11	Nocel	ZNE Noyce 2
12	Torcy	ZN Torcy - Bât 3
13	Torcy	Pôle Commercial Bay 1
14	Torcy	ZNE Chemin de Croisy
18	Lignes	ZNE Centre au Manoir
16	Lignes	Pôle Commercial Vaivre
17	Lignes	ZNE Manoir
18	Emerainville	ZNE Manoir
19	Croisy, Emerainville, Lignes	ZNE Pariest
20	Rosny-en-Brie	Tachyart La Vallée
21	Rosny-en-Brie	Parc d'Activités du Moulin
22	Rosny-en-Brie	Parc d'Activités de la Ferme
23	Rosny-en-Brie	Centre Commercial Marché - La Halle
24	Rosny-en-Brie	Centre Commercial Gecko - Quatre U
28	Rosny-en-Brie	Zone Ancienne des Bissarts et de l'Hôtel
26	Pontault-Combault, Rosny-en-Brie	Espace Economique des Arènes / Pontault
27	Pontault-Combault	Parc d'Activités de la Tourne
28	Pontault-Combault	Zone Commerciale au Petit Noyer
29	Pontault-Combault	Parc d'Activités de la Croix Saint-Claude
30	Pontault-Combault	Zone Le Jal Cocteau
31	Pontault-Combault	Espace Economique des Hantes - RD604 - Parc de Pontault
32	Pontault-Combault	Centre Commercial Les Quatre Chênes
33	Pontault-Combault	Parc d'Activités au Bois de Notre-Dame
34	Pontault-Combault	Parc d'Activités Reau Saulcy
35	Pontault-Combault	Zone Commerciale Régionale Carrefour



Pour compléter cette offre, la CA Paris-Vallée de la Marne accompagne ou pilote différentes opérations d'aménagement économique dont :

- Lamirault à Croissy-Beaubourg, 37,5 ha dans le cadre d'une ZAC aménagée par EPAMARNE,
- le secteur de l'aérodrome Lognes-Emerainville à Pariest, 28 ha sur des emprises devant être libérées suite au déclassement en cours d'instruction de la piste n°2,
- Pontillault Sud à Pontault-Combault, 15 ha,
- la Régale à Courtry, 14 ha, dans le cadre d'une ZAC aménagée par la SPLA-IN M2CA,
- le Gué de Launay à Vaires-sur-Marne, 13 ha, sur des terrains libérés par EDF et aménagés par Aménagement 77,
- Cocteau à Pontault-Combault, 7 ha,
- l'extension de la ZAI de Torcy, 5,1 ha,
- la Tuilerie à Chelles, pour l'extension sud-ouest de 2,2 ha aménagée également par Aménagement 77.

Ces 8 opérations totalisent 122 hectares, soit une estimation de 488 000 m² de surfaces construites (sur une base d'un COS de 0,4 correspondant à un COS courant pour des opérations d'activités). Pour 5 de ces opérations, la Communauté d'agglomération est maître d'ouvrage ou concédant d'une ZAC, pour les 3 autres, l'agglomération a un rôle de partenaire/accompagnateur/facilitateur.

- A ces 8 opérations, s'ajoute également la reconversion du site prochainement libéré par le siège de l'entreprise Nestlé à Noisiel à compter d'avril 2020. Un projet est en cours pour développer un projet global permettant de relier le centre-ville de Noisiel à ce site et à la Marne. Dans cet ensemble partiellement classé monument historique (ancienne chocolaterie Menier), le promoteur LINKCITY envisage notamment la réalisation d'une cité du Goût (programme culturel et commercial centré sur le thème de la gastronomie), d'un complexe hôtelier et d'une «Cité productive» ainsi que d'environ 600 logements. 1000 emplois et 350 000 visiteurs sont ainsi attendus sur le site.

Enfin, autre opération emblématique, la ZAC de la Haute Maison à Champs-sur-Marne qui intègre le secteur dit de la Cité Descartes, pôle scientifique et académique de l'Est Francilien avec 16 000 étudiants, 1000 enseignants-chercheurs, 34 unités de recherche, 11 établissements d'enseignement supérieur dispensant plus de 200 formations. La Cité Descartes est le siège de l'université Gustave Eiffel créée au 1^{er} janvier 2020, université de rang mondial sur les Villes de Demain et université de type nouveau regroupant une université, trois écoles d'ingénieurs, un institut de recherche et une école d'architecture. La création de cette université renforce le positionnement de l'agglomération comme cluster des villes de demain qui s'appuie également sur une filière de la construction qui regroupe, sur l'agglomération, 2880 entreprises et 22 300 emplois (soit respectivement 20% des entreprises et 35% de l'emploi) et sur des équipements du type incubateur, pépinière, halle climatique, salles blanches ainsi que des acteurs du type IFSTTAR, CAP DIGITAL, CSTB, FCBA....

➤ Développement urbain

La situation de la CA Paris Vallée de la Marne, aux abords de la petite couronne parisienne, desservi par des lignes de transport en commun radiales (RER E, A) et à moyen terme, circulaire avec le Grand Paris Express, rend le territoire attractif.

Les principales dynamiques en cours sont synthétisées ci-après :

Le secteur Nord (Brou-sur-Chantereine, Chelles, Courtry et Vaires-sur-Marne), s'il comporte une majorité de tissu pavillonnaire qui évolue progressivement, connaît un développement urbain plus prononcé principalement dans les secteurs suivants :

- Brou-sur-Chantereine : aux abords des avenues Carnot, Thiébaud et Jean Jaurès, plusieurs opérations de logements collectifs ont émergé depuis l'approbation du PLU en 2014 représentant près de 700 logements neufs autorisés de 2014 à 2018.
- Courtry : le secteur pavillonnaire connaît quelques mutations mais les nouveaux projets se situent principalement aux abords de la Mairie et dans le centre bourg,
- Chelles : le secteur de la ZAC de Aulnoy et de la ZAC Centre Gare comporte des projets immobiliers conséquents (près de 500 logements), la ZAC Castermant, aux abords du centre commercial Terre-Ciel, est en cours d'étude et près de 750 logements pourraient être réalisés vers 2022-2027. L'entrée Sud-Ouest de Chelles reste une réserve foncière pour des projets futurs.
- Vaires-sur-Marne : le secteur pavillonnaire connaît quelques mutations mais les nouveaux projets se situent principalement aux abords du canal avec la réalisation de près de 400 logements.

Le secteur Centre (Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel et Torcy), reste marqué par le tissu de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée avec quelques constructions en dents creuses mais aussi les premières opérations de renouvellement urbain. Le tissu pavillonnaire, généralement encore trop récent, évolue peu, la dynamique est principalement concentrée dans les secteurs suivants :

- Champs-sur-Marne : Le projet majeur est localisé aux abords de la gare SGP et du pôle Descartes (ZAC des Hauts de Nesle) avec 1500 logements programmés progressivement,
- Croissy-Beaubourg : quelques opérations sont développées mais le tissu est majoritairement pavillonnaire.
- Emerainville : quelques opérations sont développées mais le tissu est majoritairement pavillonnaire.
- Lognes : les opérations programmées sont assez réduites, la commune cherche à davantage à stabiliser sa population.
- Noisiel : Les projets de développement se situent principalement au niveau du secteur Deux Parcs-Luzard (voir NPNRU), des abords de la gare de Noisiel et du site Nestlé (voir ci-avant). Les abords de la Ferme du Buisson comportent également quelques opérations.
- Torcy : Le développement se situe au niveau de la ZAC des Coteaux (voir ci-après), du secteur de l'Arche Guédon (voir NPNRU) et un secteur est envisagé à moyen-long terme sur le secteur dit VPN (avec recalibrage à la baisse de la voirie routière).

Le secteur Sud (Roissy-en-Brie et Pontault-Combault) connaît un développement grâce à la proximité de l'A104 et de la branche sud du RER E.

- Pontault-Combault a connu une évolution importante de son centre-ville avec beaucoup de mutations de son tissu pavillonnaire. Des zones de projet sont identifiées de plus aux abords de la Mairie.
- Roissy-en-Brie : la commune a repris la maîtrise du projet de la ZAC de la Longuiole, au sud de sa zone urbaine. Il y est envisagé au moins 400 logements dont une part de logements individuels. En outre, un projet important est en cours de réalisation sur le site de l'ancien Intermarché. Quelques opérations sont développées en outre dans le diffus.

ZAC communautaire d'habitat :

La CA Paris Vallée de la Marne est concédante d'une ZAC communautaire, la ZAC des Coteaux à Torcy, développée par l'EPA Marne. Cette ZAC, à dominante d'habitat, comprend également un projet d'hôtel et un terrain pour une caserne de pompiers. Plusieurs chantiers sont en cours sur la phase 1. Il est prévu, à terminaison, vers 2024, la réalisation de près de 600 logements.

- Grands Projets de Renouvellement Urbain

Deux Grands Projets de Renouvellement Urbain sont développés dans le cadre d'une convention Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain (NPNRU) :

- Le quartier de l'Arche Guédon à Torcy : Ce projet concerne la refonte d'un quartier élaboré dans les années 1970-1980 avec la démolition de logements et d'infrastructures (parkings en silo), la requalification et la résidentialisation de logements locatifs aidés, la réalisation de nouveaux logements en accession et de commerces, la création d'un square et la requalification des espaces publics. Un

nouveau collège, à énergie positive, a déjà été livré. Les travaux sont en cours et devraient se poursuivre jusqu'en 2025 au moins.

- les Deux Parcs-Luzard à Noisiel et Champs-sur-Marne : Ce projet concerne la refonte d'un quartier élaboré dans les années 1960-1970 avec la démolition de quelques logements, d'une école maternelle et d'un centre commercial, la réalisation de près de 300 nouveaux logements, de commerces, la reconstruction de l'école maternelle, la requalification et la résidentialisation de logements locatifs aidés et la requalification des espaces publics. Les travaux devraient commencer à partir de 2020 et devraient se poursuivre jusqu'en 2028.

- Quartiers politique de la ville

Le territoire compte 6 quartiers prioritaires de la politique de la ville répartis sur 5 villes de la Communauté d'Agglomération :

- La Grande Prairie et Schweitzer-Laennec à Chelles
- La Renardière à Roissy-en-Brie
- L'Arche Guédon et Le Mail-Victor Hugo à Torcy
- Les Deux Parcs-Luzard à Champs-sur-Marne et Noisiel

➤ Orientations en termes de développement des transports en commun

- Les nouvelles gares du grand Paris Express

Deux gares du grand Paris Express sont en cours de réalisation actuellement ; elles doivent accueillir 2 lignes du métro. La gare de Noisy-Champs devrait accueillir les lignes 15 et 16 du métro à l'horizon de 2024 et la gare de Chelles, la ligne 16. L'arrivée du métro dans ces secteurs va entraîner une modification des comportements des usagers et une reconfiguration des deux pôles gares. Afin de connaître les impacts en terme de bruit, la CA Paris Vallée de La Marne a envoyé un courrier à la Société du Grand Paris le 03 Octobre 2019. Ce courrier est resté aujourd'hui sans réponse.

Réalisation de diagnostics des territoires :

Dès le lancement du projet, la SGP a engagé au niveau de chaque site d'implantation d'ouvrages émergents (gares, ouvrages de sécurité, sites de maintenance, viaducs...), des campagnes de mesures des niveaux sonores initiaux. Ces mesures ont été réalisées par des bureaux d'étude de jour et de nuit et ont permis d'identifier les principales de sources avant les travaux.

Cette base de connaissance permet d'évaluer les enjeux de chaque site et de proposer les mesures les plus adaptées. Les études techniques de conception se sont appuyées sur ces données pour l'organisation des chantiers de construction, et pour la phase de fonctionnement du métro.



Définition des objectifs de niveaux de bruit particuliers en dB(A) :

Réf.	Niveau mesuré LA90		Emergence limite		Bruit particulier	
	Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
1	54,9	43,3	5	3	58,2	43,3
2	56,3	44,6	5	3	59,6	44,6
3	54,3	45,6	5	3	57,6	45,6
4	55,3	47,5	5	3	58,6	47,5

Pose de capteurs et exemple de résultats

Les établissements sensibles présents, les habitations, les zones calmes sont également identifiées et cartographiées. La bibliographie disponible est aussi prise en compte (cartes des points noirs du bruit, carte des routes bruyantes...)

Des engagements pris par la SGP et les entreprises sur le bruit :

Toutes les études réalisées sur le bruit par la SGP ont été présentées au public dans le cadre des enquêtes publiques organisées pour chaque ligne du GPE. Ces études restent disponibles encore à ce jour sur Internet sur les différents sites Internet d'enquête publiques. Ces études d'impact indiquent également toutes les mesures prises pour le projet.

Pour la ligne 15 Sud - dossier : <http://www.enquetepubliqueuniqueligne15sud.fr/index.html>

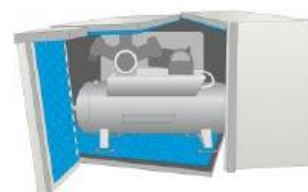
Pour la ligne 16 – dossier : <http://www.enquetepubliqueuniqueligne16.fr/>

En complément des mesures souhaitées par la SGP, les entreprises de génie civil retenues pour les chantiers doivent veiller à proposer en plus toutes les mesures possibles pour assurer des niveaux de nuisances acceptables. Ces mesures sont rassemblées dans un dossier appelé « Dossier Bruit de Chantier » déposé 1 mois avant le démarrage des travaux auprès de la mairie et de la préfecture (exemple du dossier bruit sur le puits Bel air à Chelles joint en annexe).

Mesures opérationnelles sur les chantiers du Grand Paris Express :

Plusieurs mesures sont mises en place sur les chantiers, notamment :

- Le recours aux méthodes constructives les moins bruyantes. Ainsi, les méthodes comme le battage de pieux ou de parois a été proscrit sur la quasi-totalité des chantiers du GPE.
- La mise en place sur les chantiers sensibles de murs anti-bruit. Leur longueur et leur hauteur sont adaptées aux enjeux du chantier et à la proximité des riverains. Par exemple, la puits Bel -Air à Chelles est équipée de palissades acoustiques le long des pavillons limitrophes au chantier.
- La mise en place sur les chantiers de capteurs de suivi en continu des niveaux de bruit afin d'identifier tout dépassement, ou pic de nuisances. Un suivi peut se faire par le public via l'application innovante de la météo des chantiers (pas encore déployé sur le territoire de la CAPVM)



Exemple de dispositif de captage
(source: paulstra-industry)

- La mise en place d'outils de réduction du bruit des chantiers comme :
 - o Le capotage des équipements bruyants, c'est-à-dire le fait d'enfermer les moteurs dans des dispositifs hermétiques.
 - o La mise en place de Bips de recul moins bruyants, comme par exemple le dispositif appelé « Cri du lynx » qui réduit de manière très forte la gêne sonore pour les ouvriers et les riverains.
 - o A Chelles, sur le puits Bel Air qui est un puits d'introduction de tunnelier, a été mis en place une bande convoyeuse capotée (une limite de 60db à la source de la bande convoyeuse a été imposée) qui permet d'évacuer les déblais issus du tunnelier vers le parc du Sempin. Cette mesure permet ainsi d'éviter 100 poids lourds par jour sur la voirie qui représentent une source de bruit importante.
- La définition d'horaires de chantier en concertation avec les mairies concernées.
- La prise en compte des usages à proximité. Par exemple : le fait d'éviter les sources trop fortes de nuisances au moment de concours d'écoles supérieures limitrophes (exemple avec la future gare de Noisy-Champs)
- Une organisation adaptée des chantiers qui veille à positionner les activités les plus bruyantes le plus éloigné des riverains.
- L'information en continue des riverains sur les phases bruyantes à venir : l'agent de proximité sur site assure le lien quotidien avec les riverains, en plus de la communication régulièrement diffusée par la SGP.
- Un chantier reste bruyant alors l'accompagnement indispensable est mené par l'Unité Riverains pour la gestion des cas restant difficiles.

Des mesures prises pour la phase de fonctionnement du métro :

- Eloignement des ouvrages de sécurité des ouvrants des logements situés à proximité
- Mise en place de filtres anti bruit dans les ouvrages de sécurité pour veiller à la préservation du cadre de vie des riverains
- Mise en place systématique sur le réseau du GPE de dispositifs antivibratiles sur les voies ferrées. Des mesures encore plus performantes sont installées au niveau des secteurs sensibles (faible profondeur, sous-sols transmettant les ondes...)



Exemple de silencieux acoustiques pour gaines de ventilation (source : Trox)



Le contrôle par les MOE et la SGP des mesures mises en œuvre :

Les maîtres d'œuvre des chantiers du GPE ont comme mission le suivi quotidien des chantiers, et notamment le suivi de la bonne mise en œuvre des mesures précitées.

En complément, la SGP a souhaité la mise en place d'un dispositif de contrôle à son niveau avec la tenue d'Audits environnementaux sur les chantiers. Cet organisme spécialisé identifie les éventuelles non-conformités environnementales, notamment concernant le bruit. La SGP s'assure par la suite de la résorption des non-conformités par les entreprises concernées. Ces audits de contrôle peuvent être engagés à la suite de remontées de difficultés (via les agents de proximité, des riverains, des élus...).

Une démarche d'amélioration continue et d'innovations :

La SGP souhaite s'inscrire dans une démarche innovante en développant quand cela est possible des mesures nouvelles pour limiter les nuisances associées à ses travaux.

Quelques exemples :

- Livre blanc « Silence chantier » :
<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/silence-chantier-le-livre-blanc-qui-va-faire-grand-bruit-2162>
- Dispositif de la météo des chantiers :
<https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/la-meteo-des-chantiers-un-thermometre-sonore-2808>
- Dispositif « Cri du Lynx » : <https://www.societedugrandparis.fr/gpe/actualite/tout-ce-que-vous-avez-toujours-voulu-savoir-sur-le-cri-du-lynx-2027>

- L'amélioration des infrastructures et des services existants

D'autres importants projets liés au développement des moyens de transport et impactant fortement le territoire sont en cours :

- Le prolongement de la ligne E du RER depuis la gare d'Hausmann-Saint Lazare jusqu'à Mantes la Jolie en passant par le quartier d'affaires de La Défense et Nanterre, à l'horizon de 2024, va permettre d'améliorer les trajets pendulaires des franciliens de l'est par une augmentation notable de l'offre de transport. Cela permettra également de desservir les pôles gares de Paris Nord, Paris Est ainsi que l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle.
- Les travaux sur le RER A se poursuivent. Démarrés en 2015, ils vont durer jusqu'en 2021. Ils consistent à un renouvellement des voies et du ballast, travaux nécessaires à la modernisation du réseau ferré lourd d'Ile de France. Ces travaux sont menés en période estivale et donne lieu à des interruptions de trafic et à la mise en place de services de substitution par autocars.
- Le réseau de bus de PVM nord va se raccorder au terminus du T4 dès avril 2020, terminus qui se situera à Montfermeil. Pour cela, 2 lignes du réseau APOLO7 vont être prolongées.
- Le pôle gare Vaires-Torcy sera inauguré à l'été 2020 : Il sera constitué d'une gare routière au nord de la gare SNCF et d'aménagements multimodaux au sud.

- Le pôle gare de Torcy est actuellement en travaux. Si la gare routière a été livrée en 2015, le nouveau bâtiment voyageur et le local conducteur seront livrés fin 2021.
- Les gares routières de Chelles, Torcy et Vaires-Torcy dispose d'un gestionnaire de site afin d'assurer les missions de gestion des mouvements des bus, de contrôle d'accès, d'information des usagers et de veiller à une situation apaisée entre les différentes fonctions des centre-villes.
- Les 3 réseaux de bus du territoire poursuivent leur évolution de développement d'offre afin de mieux s'adapter aux évolutions des besoins (augmentation des fréquences et des amplitudes horaires).
- Des réflexions sont actuellement en cours afin de permettre un développement de l'ensemble des modes alternatifs à la voiture particulière, l'autopartage, le co-voiturage, les bornes de recharges pour véhicules électriques mais aussi le transport à la demande.
- Une étude va être lancée afin de permettre l'établissement d'un schéma directeur des aménagements cyclables à l'échelle de l'agglomération et permettant la mise en œuvre d'actions concrètes en faveur du vélo.
- Enfin, le programme de mise en concurrence des lignes de transport d'Ile de France, opéré actuellement par Ile de France Mobilités par application d'une directive européenne, et qui va se poursuivre jusqu'en 2024, va sans doute entraîner d'importants changements dans le paysage des transports en commun.

3) MÉTHODE D'ÉLABORATION DU PPBE

1. Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 3ème échéance de la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne ont été produites et transmises au premier semestre 2018, et arrêtées en conseil communautaire du 7 février 2019. Elles constituent un outil de diagnostic territorial permettant notamment la localisation des zones en dépassement des seuils de bruit 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 troisième échéance européenne.

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

- un diagnostic des secteurs à enjeux du territoire : zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit, et zones calmes à préserver ;
- un recueil des actions réalisées et programmées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de validité du PPBE (2020-2024) ;
- les actions qui seront portées par la C.A. Paris Vallée de la Marne.

2. Coopération entre services et coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité s'est appuyée en interne sur les compétences des 12 communes, en particulier dans le cadre du recueil d'informations sur les actions réalisées.

3. Outils à disposition

Afin d'élaborer ce PPBE, l'intercommunalité a utilisé la plateforme web-SIG de Bruitparif ainsi que l'ensemble des documents d'accompagnement mise à sa disposition.

4. Identification des acteurs

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.

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.

Les 12 communes du territoire (Brou-sur-Chantereine, Champs-sur-Marne, Chelles, Courtry, Croissy-Beaubourg, Emerainville, 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, et de manière générale, en tant que détentrices de la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

A NOTER :

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

A 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'Etat, il a été proposé que le PPBE d'agglomération de Paris Vallée de la Marne puisse englober le PPBE « grandes infrastructures communales » des communes concernées.

L'identification et les informations concernant ces voies sont reprises en annexe 3, qui constituera le P.P.B.E. des grandes infrastructures de compétence communale des communes de Paris Vallée de la Marne.

Le Conseil départemental de Seine-et-Marne est gestionnaire de la voirie départementale, et également, parmi les établissements sensibles, des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il était en charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre des deux premières échéances de la directive européenne ; le PPBE départemental de 3ème échéance est actuellement en cours de rédaction. 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 C.A. Paris Vallée de la Marne devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

La Région Ile-de-France n'est pas concernée par les obligations réglementaires découlant de la directive 2002/49/CE, mais partenaire en tant que gestionnaire des lycées, et a été sollicitée dans cette optique pour mettre à jour les données d'entrée disponibles.

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 DRIEE (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie, devenue depuis 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.
- 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 deux premières échéances de la directive selon le même calendrier,

- la DGAC (Direction Générale de l'Aviation civile) élabore les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris-Orly,
- la DiRIF (Direction des Routes d'Ile-de-France) 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 du réseau ferroviaire sur le territoire de la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire arrêtées par les services de l'État. 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 Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne (RER A). Elle a réalisé les cartes de bruit ferroviaire relatives à ses infrastructures arrêtées par les services de l'État. 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-Emerainville, 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. 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.
- 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 C.A. Paris Vallée de la Marne (réseau concédé).

5. Méthode d'identification des enjeux

Afin d'identifier les enjeux bruit sur son territoire, la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne s'est basée sur les cartes de bruit stratégiques produites dans le cadre de la 3^{ème} échéance de la Directive européenne, qui permettent de disposer d'un référentiel actualisé sur l'environnement sonore et sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif.

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 son territoire, ainsi que les actions passées ou à venir pour les résorber, s'est appuyée sur les différents Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement disponibles à ce jour, synthétisés dans le tableau ci-dessous :

<u>Document</u>	<u>Date de publication</u>	<u>Échéance</u>	<u>Adresse de consultation</u>
PPBE des grandes infrastructures de transport routières nationales dans le département de Seine-et-Marne	01/02/2013 (A.P. 2013/DDT/S EPR/20)	E1	http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/7414/48252/file/PPBE_infrastruct_route_20_130100.pdf
PPBE des grandes infrastructures de transport ferroviaires dans le département de Seine-et-Marne	21/12/2018 (A.P. 2018/DDT/S EPR/279)	E3	http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/35882/278350/file/PPBE_ferroviaire_77_V_arrete.pdf
PPBE des grandes infrastructures de transport routières nationales dans le département de Seine-et-Marne	25/11/2019 (A.P. 2019/DDT/S EPR/273)	E3	http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/38580/295412/file/PPBE_Routes_Etat_77_consult.pdf
PPBE des grandes infrastructures de transport routières de compétence départementale	01/06/2012	E1	http://www.seine-et-marne.fr/Cadre-de-vie-Transports/Bruit

Afin de compléter ces informations, la C.A. Paris Vallée de la Marne a adressé un courrier le 03 Octobre 2019 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les réponses à ces courriers figurent en annexe de ce (projet) de PPBE.

7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'axera principalement autour :

- de la réduction du bruit à la source via des actions de résorption des points noirs de bruit
- de la délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver
- de l'amélioration des connaissances pour informer et sensibiliser aux enjeux du bruit

8. Méthode de consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne a été porté à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, du 18 Janvier au 19 Mars 2021, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la Communauté d'Agglomération. Un formulaire de recueil des observations par voie électronique était également mis en place.

Les documents étaient consultables sur le site internet de Paris Vallée de la Marne <https://www.agglo-pvm.fr/lagglomeration/la-communaute-dagglomeration/actualite/prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-1-3544>

Un bilan des observations est disponible en annexe du présent document. Il a été transmis aux gestionnaires des différentes infrastructures, qui répondront aux remarques pour ce qui les concerne.

La consultation du public ne remet pas fondamentalement en cause le projet de PPBE tel que présenté.

9. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne, qui sera arrêté par délibération du conseil communautaire puis transmis au Préfet du département de Seine-et-Marne rendu consultable sur le site internet de l'intercommunalité à l'adresse : <https://www.agglo-pvm.fr/>

Il sera également transmis pour information à Bruitparif afin que Bruitparif puisse tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Île-de-France.

Enfin, un résumé réglementaire au format « commission européenne » du PPBE. doit également être produit et déposé sur la plateforme Eionet sous format électronique (.doc ou .odt), ou transmis au CEREMA à l'adresse rapportage.bruit@cerema.fr ; il doit également être transmis à la D.D.T. 77. ainsi qu'à Bruitparif.

II. IDENTIFICATION DES ENJEUX

Les cartes de bruit stratégiques 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. L'élaboration des Plans de Prévention du bruit dans l'Environnement s'appuie en premier lieu sur ce diagnostic.

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	-

fin

Il s'agit ici de récapituler les informations qui peuvent être extraites des cartes de bruit afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit (leur localisation et leur contexte).

Ainsi, les tableaux et les graphiques ci-dessous présentent 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. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

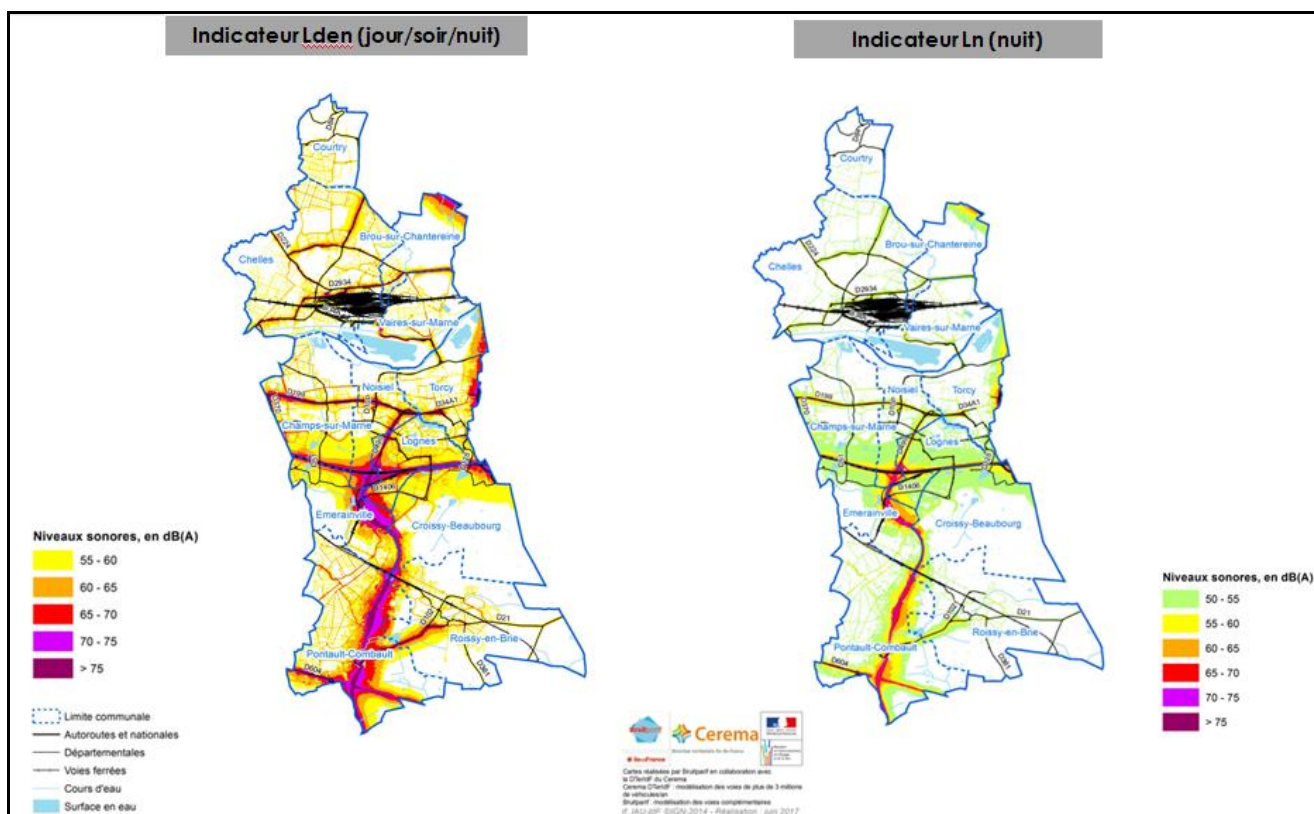
1) SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT DES TRANSPORTS

Les cartes stratégiques de bruit de la Communauté d'agglomération Paris Vallée de la Marne ont été arrêtées en conseil communautaire du 7 février 2019.

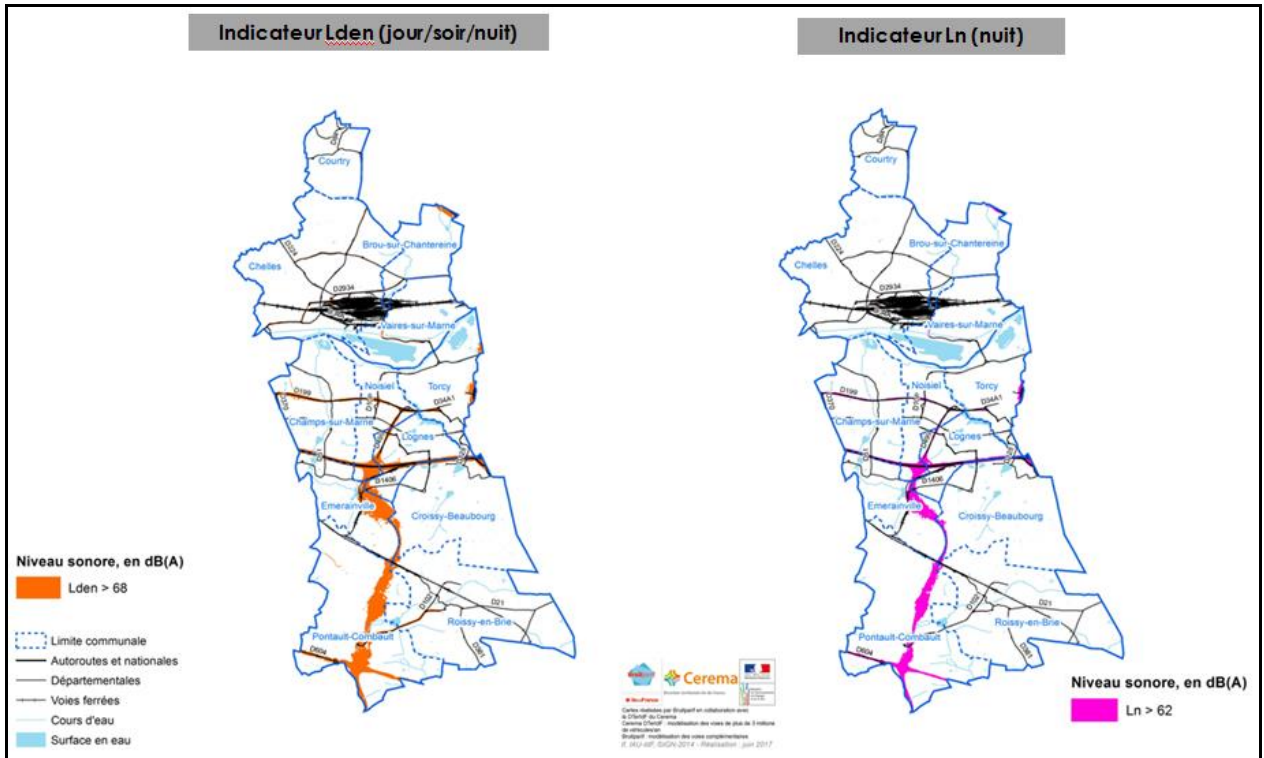
Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Paris%20-%20Vall%C3%A9e%20de%20la%20Marne>.

Les cartes, tableaux et les graphiques ci-dessous présentent les principaux résultats, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit.

1. Bruit routier

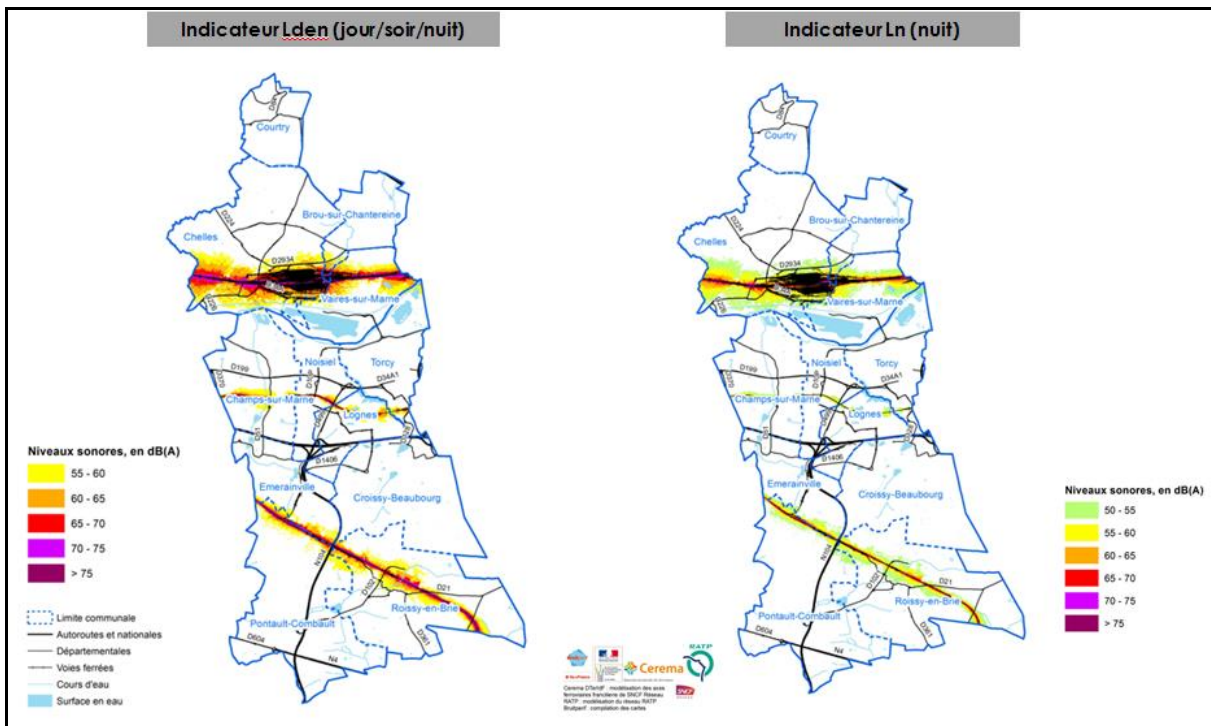


CARTES DE TYPE A (NIVEAUX SONORES)

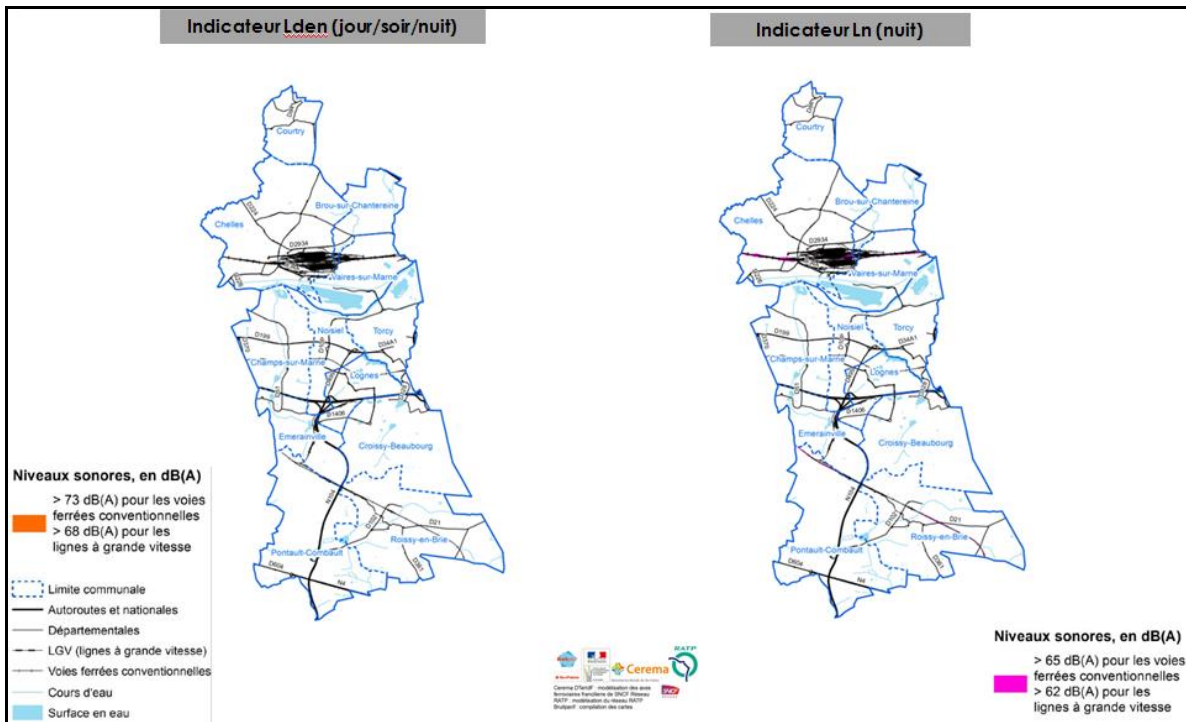


CARTES DE TYPE C (DEPASSEMENT DES SEUILS REGLEMENTAIRES)

2. Bruit ferroviaire



CARTES DE TYPE A (NIVEAUX SONORES)



CARTES DE TYPE C (DEPASSEMENT DES SEUILS REGLEMENTAIRES)

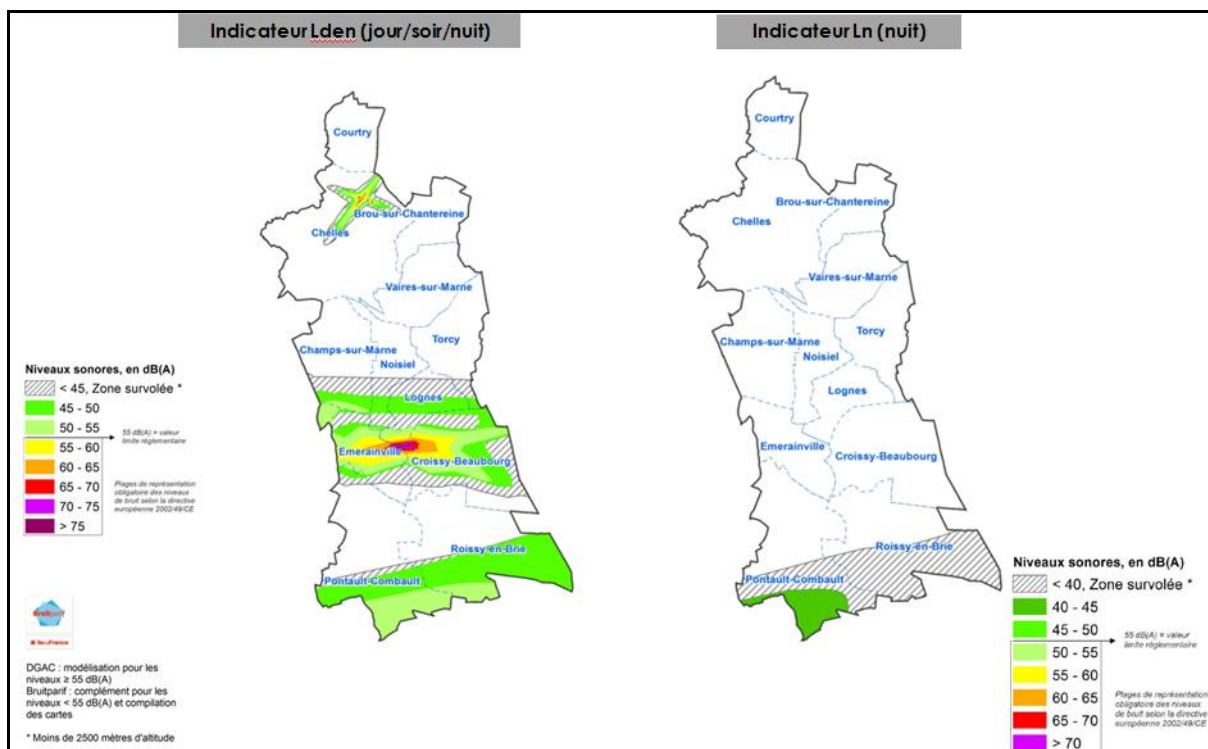
3. Bruit aérien

Les cartes stratégiques de bruit de chacun des trois grands aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget) ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Ces cartes sont uniquement des courbes isophones par pas de 5 dB(A), à partir de 55 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 dB(A) pour l'indicateur Ln, qui sont les seuils de représentation obligatoire des niveaux de bruit, fixés par la Commission européenne

Afin de décrire également les zones exposées à des niveaux moindres mais néanmoins survolées, Bruitparif est allé au-delà de ces plages de niveaux sonores, en introduisant les plages 45-50 et 50-55 dB(A) pour l'indicateur Lden et les plages 40-45 dB(A) et 45-50 dB(A) pour l'indicateur Ln par extrapolation des courbes de niveaux sonores à partir de la connaissance des trajectoires de survols (chevelus des journées caractéristiques 2017) et des résultats des mesures réalisées dans le cadre du projet SURVOL.

En effet, l'Organisation Mondiale de la Santé recommande, pour protéger la santé, de réduire l'exposition à des niveaux en Lden inférieurs à 45 dB(A) pour le bruit du trafic aérien, la valeur recommandée descendant même à 40 dB(A) pour le Ln.

Ce travail d'extrapolation a également été mis en œuvre par Bruitparif pour l'ensemble des aérodromes franciliens dotés d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB).



CARTES DE TYPE A (NIVEAUX SONORES)

2) STATISTIQUES D'EXPOSITION DE LA POPULATION ET DES ÉTABLISSEMENTS SENSIBLES

1. Exposition par tranches de niveaux sonores

- POPULATION

Indicateur Lden

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	9 053	4%
entre 50 et 55 dB(A)	-	-	-	-	1 706	1%
entre 55 et 60 dB(A)	106 470	49%	23 148	11%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	27 253	13%	13 031	6%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	8 536	4%	5 783	3%	0	0%
entre 70 et 75 dB(A)	1 605	1%	2 492	1%	0	0%
à plus de 75 dB(A)	30	0%	206	0%	0	0%
Au-dessus du seuil	5 675	3%	712	0%	0	0%
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0%		

Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit (indicateur Lden)

Indicateur Ln

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 40 et 45 dB(A)	-	-	-	-	10	0%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	0	0%
entre 50 et 55 dB(A)	44224	20%	20174	9%	0	0%
entre 55 et 60 dB(A)	9485	4%	9524	4%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	2080	1%	4771	2%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	29	0%	1894	1%	0	0%
à plus de 70 dB(A)	25	0%	104	0%	0	0%
Au-dessus du seuil	454	0%	1998	1%	-	-
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0%		

Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit (indicateur Ln)

• *ETABLISSEMENTS SENSIBLES*

INDICATEUR Lden

Etablissements	Bruit routier			Bruit ferré			Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance*	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	57	21	6	14	6	5	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	21	9	6	7	1	1	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	8	0	0	2	2	0	0		0
entre 70 et 75 dB(A)	1	0	0	1	0	0	0		0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0	0	0	1	0		0
Au-dessus du seuil	4	0	0	0	0	1	0		0
Au-dessus du seuil Fer LGV				0	0	0			

Tableau de répartition des établissements sensibles par classe d'exposition aux sources de bruit (indicateur Lden)

INDICATEUR Ln

Etablissements	Bruit routier			Bruit ferré			Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance*	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	27	12	8	10	5	4	0		0
entre 55 et 60 dB(A)	10	0	0	4	2	1	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	1	0	0	1	1	0	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0	1	0	0	0		0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0	0	0	1	0		0
Au-dessus du seuil	1	0	0	1	0	1			
Au-dessus du seuil Fer LGV				0	0	0			

Tableau de répartition des établissements sensibles par classe d'exposition aux sources de bruit (indicateur Ln)

* les statistiques d'exposition des établissements d'accueil de petite enfance n'ont pas été produites par la DGAC

*Statistiques réalisées par Bruitparif en collaboration avec la DTERldF du Cerema (Routier)
Bruitparif en collaboration avec la RATP et SNCF Réseau (Ferré) et la DGAC (Aérien)
Route : décembre 2016 / Fer : janvier 2017 / Aérien : juin 2017
Source de la donnée population : densibati2009 de l'IAU issu du RGP2009 de l'INSEE*

2. Synthèse des populations et établissements sensibles en situation de dépassement des seuils réglementaires

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Lden : valeurs limites (dB(A))	68	73	55
Nb d'habitants	5675	712	0
Nb établiss. enseignement	4	0	0
Nb établiss. santé	0	1	0
Nb établiss. petite enfance	0	0	

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Ln : valeurs limites (dB(A))	62	65
Nb d'habitants	454	1998
Nb établiss. enseignement	1	1
Nb établiss. santé	0	1
Nb établiss. petite enfance	0	0

La problématique du bruit routier apparaît comme prédominante sur le territoire de Paris Vallée de la Marne, générant les plus nombreuses situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires, pour la population comme pour les établissements sensibles, principalement en Lden.

Pour autant, le bruit ferroviaire est loin d'être négligeable puisque près de 2000 personnes apparaissent en situation de dépassement potentiel des seuils réglementaires, particulièrement et période nocturne. Ses situations de dépassement ne concernent que certaines communes : Chelles et Vaires-sur-Marne au nord, Pontault-Combault et Roissy-en-Brie au sud, toutes concernées par des infrastructures gérées par SNCF Réseau.

3) 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).

Sur le territoire de Paris Vallée de la Marne, un recensement des établissements potentiellement bruyants a été établi sur la base de la liste figurant sur le site de la DRIEE Ile-de-France (<http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr> -> Base des Installations Classées) ; cette liste figure en annexe 2 de ce document. Une table de correspondance (potentialité de bruyance en fonction des activités) a également été proposée par Bruitparif.

Sauf exceptions liées à un contexte local particulier, le bruit industriel n'est pas considéré comme un enjeu prioritaire en Ile-de-France, où prédomine le bruit des transports. Eu égard au retard constaté dans la mise en œuvre des deux premières échéances de la directive européenne, retard qui place la France sous la menace de sanctions financières, il a donc été décidé collectivement que la mise à jour des cartes de bruit et plans d'actions relatifs aux transports terrestres et aériens serait prioritaire.

Dans le cadre de l'élaboration de ce PPBE, les collectivités ont toutefois eu la possibilité d'inclure dans leurs contributions des enjeux locaux particuliers en lien avec le bruit industriel..

La question du bruit industriel pourra être traitée de manière plus complète dans le cadre des prochaines échéances de la directive européenne.

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 1er 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 sauf dimanches et jours fériés	22h-7h et dimanche et jours fériés
> 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
> 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

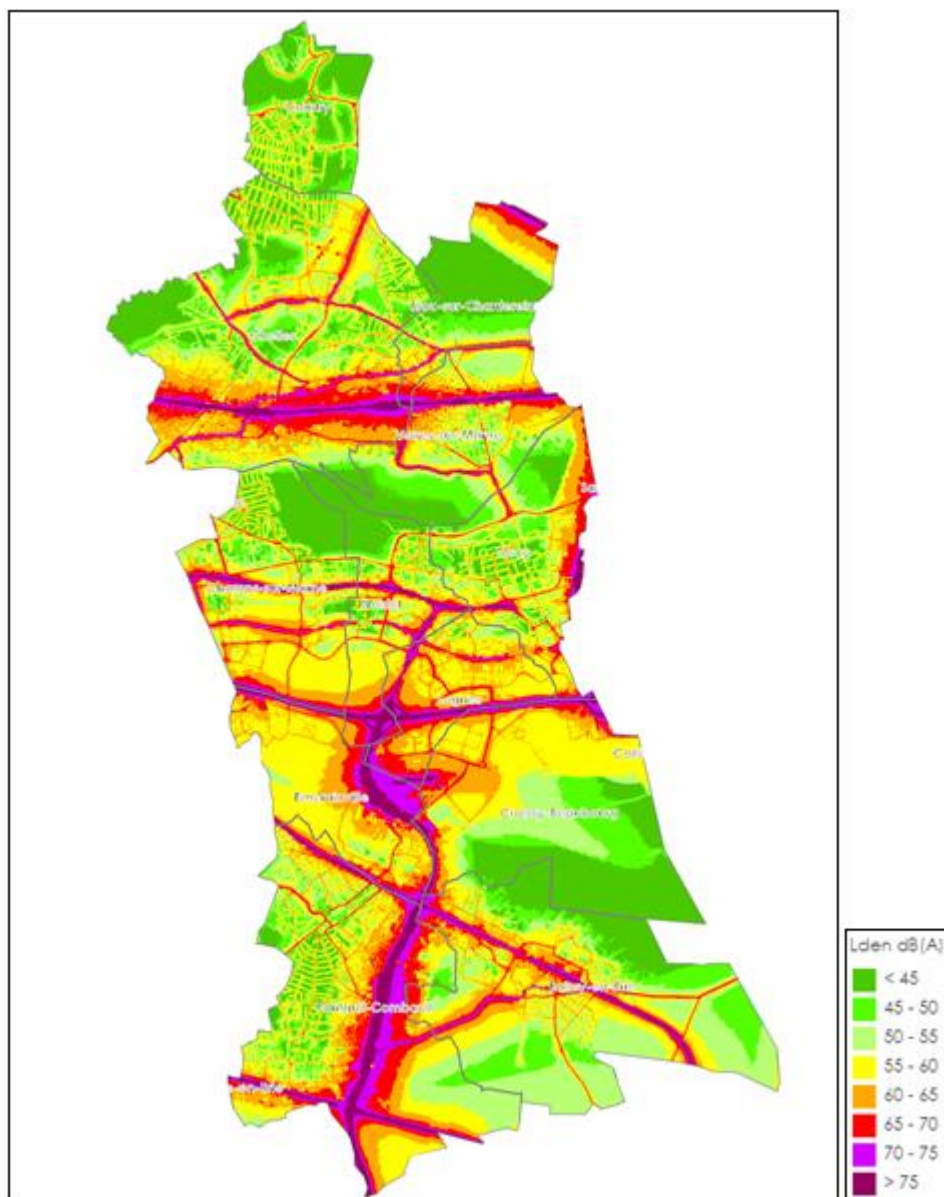
Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement.

4) AUTRES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC

1. Cartes de bruit complémentaires

Pour chacune de ses collectivités membres, Bruitparif a produit des cartes complémentaires, en sus des cartes réglementaires, permettant de visualiser, à l'échelle de chaque commune, **les bâtiments en situation de dépassement potentiel des valeurs limite**. Ces cartes ont vocation à être utilisées de manière opérationnelle dans l'élaboration des PPBE des agglomérations, pour la mise en évidence des secteurs les plus impactés.

Une **carte de bruit de bruit cumulé des transports** (hors du cadre réglementaire, mais qui permettent d'approcher la situation des secteurs soumis à de la multi-exposition) a également été produite à l'échelle de l'intercommunalité :



Cartes de bruits cumulés des transports – CA Paris Vallée de la Marne

2. Quantification des impacts sanitaires (méthode O.M.S.)

La méthodologie de quantification des impacts sanitaires proposée par l'Organisation Mondiale de la Santé a été appliquée par Bruitparif à l'échelle de la zone dense de la région Ile-de-France ; le rapport complet a été publié en février 2019 et est consultable sur : <https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20%C3%8E-le-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf>

Cette démarche permet d'approfondir les éléments apportés par les cartes stratégiques du bruit, par le calcul d'un indicateur synthétique unique représentatif de la dégradation de l'état de santé occasionnée par un facteur environnemental (ici en l'occurrence le bruit), **le nombre d'années de vie en bonne santé perdue** (ou DALY, pour Disability Adjusted Life Years), ceci à une échelle territoriale fine (mailles de 250 mètres de côté)

A partir des données d'exposition au bruit des transports (routes, voies ferrées et trafic aérien), et de répartition de la population, les courbes dose-effet de l'OMS et les coefficients d'incapacité associés pour deux des principaux effets sanitaires avérés (gêne et troubles du sommeil) ont été appliqués, et les résultats déclinés à une échelle territoriale fine pertinente pour la réalisation du PPBE.

MÉTHODOLOGIE O.M.S.

La méthodologie préconisée par l'O.M.S. dès avril 2011 (*Burden of disease from environmental noise, WHO, April 2011*) a été appliquée sur la base des dernières connaissances concernant les effets du bruit sur la santé telles que publiées par l'OMS) en octobre 2018 (*Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, Octobre 2018*).

L'application des relations dose-effet proposées par l'OMS aux niveaux d'exposition calculés dans les cartes stratégiques de bruit, puis d'un coefficient d'incapacité pour chacun des effets reconnus (2 % pour la gêne et 7 % pour les perturbations du sommeil), permet une quantification des impacts sanitaires cumulés (nombre d'années de vie en bonne santé perdues à l'échelle de la population d'un territoire donné) et ramenés à l'individu (nombre de mois de vie en bonne santé perdus sur une vie entière).

Les résultats ont été produits à l'échelle des différentes collectivités et à la maille de 250 mètres de côté, pour une déclinaison fine des secteurs les plus fortement impactés.

Comme présenté sur les graphiques ci-dessous (courbes dose-réponse pour la gêne et pour les troubles du sommeil, pour les différentes sources de bruit des transports), l'impact du bruit aérien et ferroviaire, bruits à composante événementielle, a été sensiblement revu à la hausse depuis la publication des précédentes lignes directrices.



Courbes dose-réponse pour la gêne (à gauche) et les troubles du sommeil (à droite), selon les recommandations de 2018 (traits pleins) et de 2011 (pointillés) pour les 3 sources de bruit.

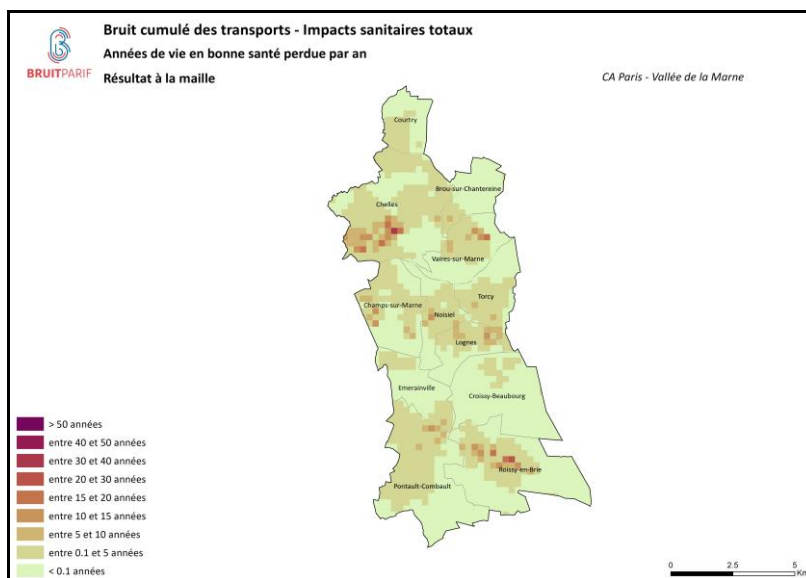
Résultats globaux à l'échelle de Paris Vallée de la Marne :

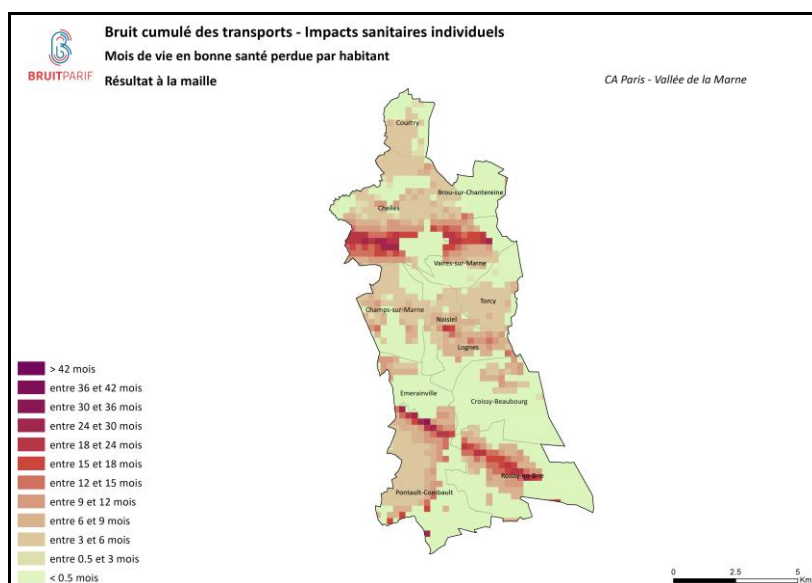
Total DALYs – bruit routier	1093
Total DALYs – bruit ferré	676
Total DALYs – bruit aérien	28
Total DALYs – bruit cumulé	1798
Risque individuel (nombre de mois de vie en bonne santé perdus/ vie entière) – bruit cumulé	8,3

Risque sanitaire cumulé et individuel par source de bruit – C.A. Paris Vallée de la Marne

Déclinaison à une échelle territoriale fine (mailles de 250 m de côté) :

Deux types de cartes ont été produites, sur la base de deux indicateurs différents : le nombre total d'années de vie en bonne santé perdue par maille (risque « collectif »), et le nombre rapporté au nombre d'habitants de la maille (risque individuel).





Mois de vie en bonne santé perdue par habitant sur une vie entière – bruit cumulé – C.A. Paris Vallée de la Marne

3. Campagnes de mesures et rapports d'études

Dans le cadre de son action de documentation des niveaux de bruit autour des aéroports en Ile-de-France, Bruitparif a conduit en 2011 une campagne de mesures du bruit autour de l'aéroport de Lognes-Emerainville. Le rapport d'études est consultable à l'adresse suivante :

<https://www.bruitparif.fr/pages/Entete/300%20Publications/550%20Rapports%20d'%C3%A9tude%20-%20bruit%20a%C3%A9rien/2013-11-01%20-%20Rapport%20-%20R%C3%A9sultats%20de%20campagne%20de%20mesure%20autour%20de%20l'a%C3%A9rodrome%20de%20Lognes-Emerainville.pdf>

Le trafic aérien autour de l'aéroport de Lognes Emerainville a sensiblement augmenté depuis la campagne de mesures de bruit de 2011.

Par ailleurs, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées par Bruitparif sur le territoire de Paris - Vallée de la Marne, pour documenter certaines problématiques locales. L'ensemble des résultats de ces mesures est consultable 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 Ile-de-France. Selon les sites, 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)

4. P.P.B.E de 2^{ème} échéance

La Communauté d'Agglomération Paris - Vallée de la Marne est issue de la fusion de 3 intercommunalités préexistantes : les communautés d'agglomération de Marne et Chantereine (communes de Brou-sur-Chantereine, Chelles, Courtry et Vaires-sur-Marne) de Marne-la-Vallée – Val Maubuée (communes de Champs-sur-Marne, Croissy-Beaubourg, Emerainville, Lognes, Noisiel et Torcy) et de la Brie Francilienne (communes de Pontault-Combault et de Roissy-en-Brie).

La première cartographie stratégique du bruit du territoire avait été réalisée en 2009, sous pilotage du département de Seine-et-Marne. Par la suite, deux des trois communautés d'agglomération (Marne-et-Chantereine et Brie Francilienne) ont élaboré et approuvé leur PPBE, au cours de l'année 2013 :

COLLECTIVITE	COMMUNES	Arrêt CSB	Publication PPBE
C.A. Marne et Chantereine	Brou-sur-Ch. Chelles Courtry Vaires-sur-Marne	25/03/2009	26/06/2013 
C.A. Marne la Vallée – Val Maubuée	Champs-sur-Marne Croissy-Beaubourg Emerainville Lognes Noisiel Torcy	30/04/2009	Non
C.A. La Brie Francilienne	Pontault-Combault Roissy-en-Brie	24/03/2009 02/02/2009	18/12/2013 

Si le diagnostic acoustique a été révisé depuis (réalisation des cartes stratégiques de bruit de 3^{ème} échéance), il pourra être utile de se référer à ces deux documents pour croisement des informations recueillies quant aux actions mises en place.

Par ailleurs, il est apparu opportun de s'inspirer de la méthodologie empruntée par les deux intercommunalités sur l'identification de leurs zones calmes, pour tenter de l'appliquer aux communes non couvertes par un PPBE de 2^{ème} échéance (voir page 61 et suivantes).

5) LOCALISATION ET HIÉRARCHISATION DES ZONES BRUYANTES

1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, mêlant critères de bruit et d'occupation des sols. En effet, il s'agit de connaître :

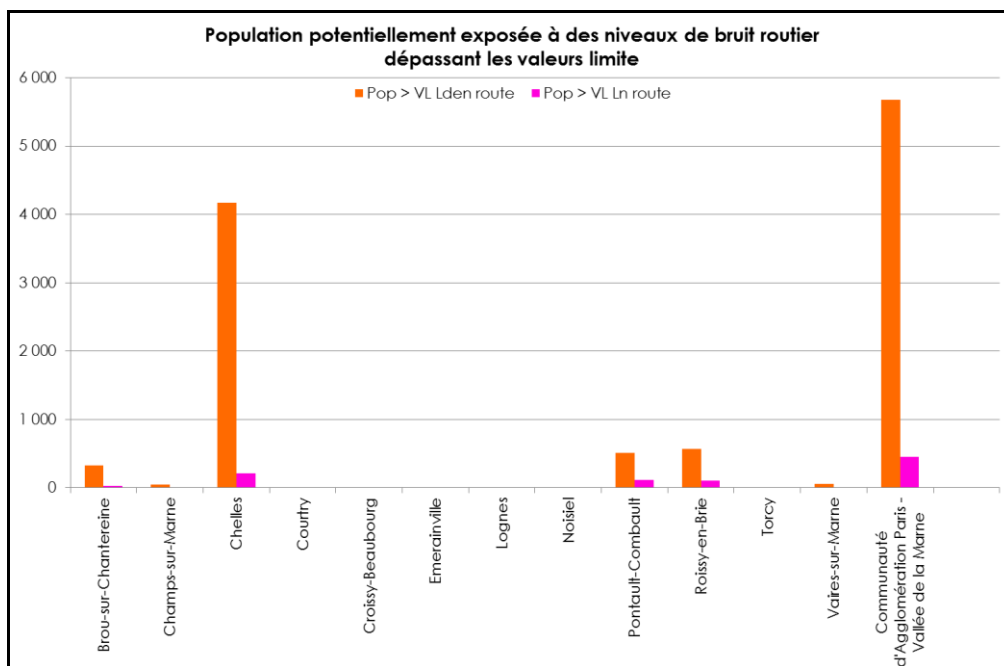
- les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source (en Lden et/ou en Ln) ;
- de délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les bâtiments d'habitation ou les établissements sensibles (établissements de santé et d'éducation, ETS) ;
- de lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et d'analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

Afin de hiérarchiser les zones à enjeux entre elles, 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 et Ln, Ln uniquement, Lden uniquement) 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 concernent la moitié des 12 communes de Paris - Vallée de la Marne, Chelles étant la commune la plus fortement impactée en termes de nombre d'habitants :



Population potentiellement exposée à des niveaux dépassant les seuils réglementaires par commune – bruit routier

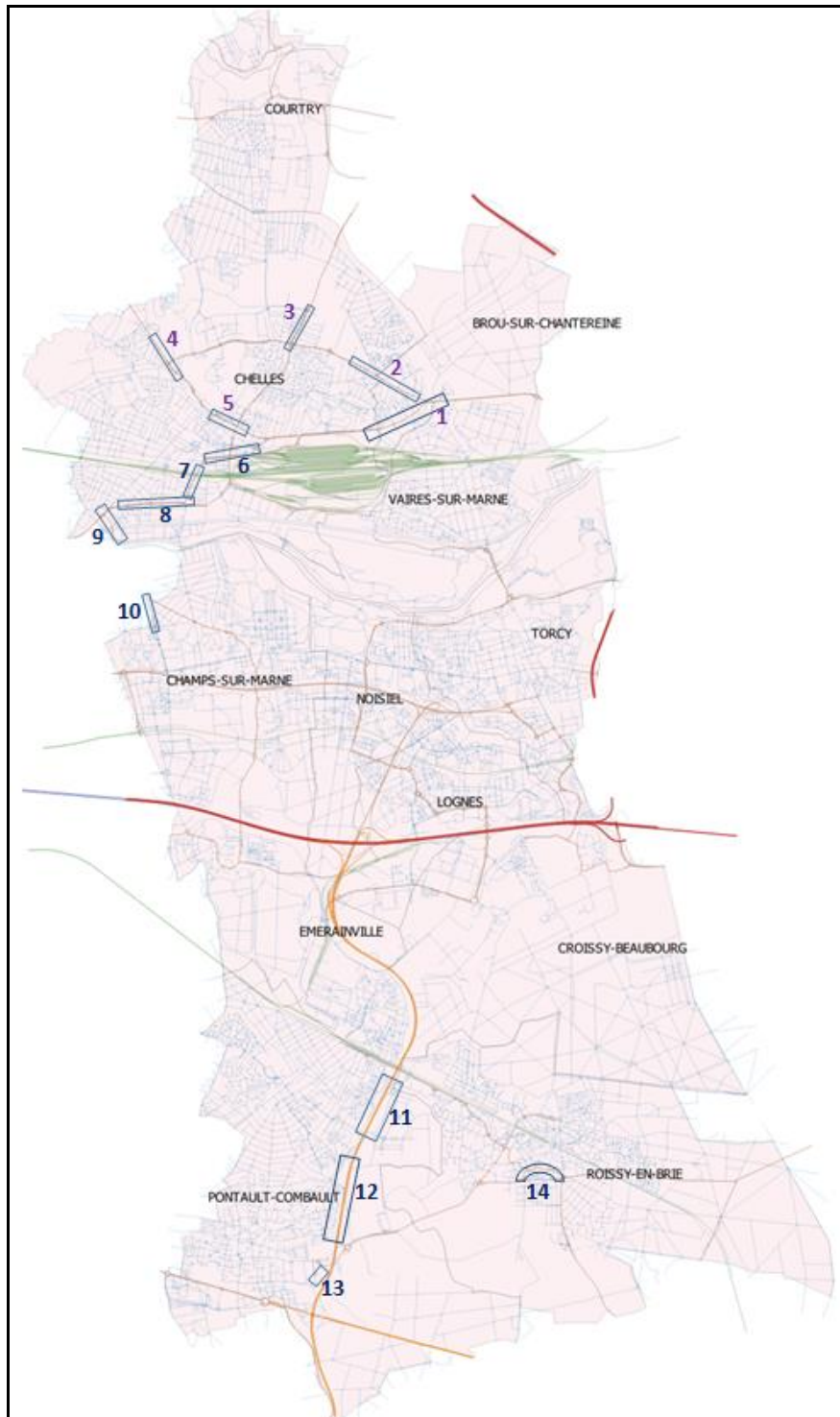
Pour chaque commune, des cartes des bâtiments en situation de dépassement potentiel des valeurs limites ont été produites par Bruitparif en sus des cartes réglementaires. Ci-dessous, à titre d'exemple, la carte de la commune de Chelles pour le paramètre Lden :

Bruit routier - Bâtiments d'habitation et établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit supérieurs à la valeur limite
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Bâtiments en situation de dépassement potentiel des valeurs seuils pour le bruit routier en Lden sur la commune de Chelles

L'identification et la localisation de l'ensemble de ces bâtiments à l'échelle de Paris - Vallée de la Marne, permet de faire apparaître 14 secteurs à enjeux prioritaires, regroupant la quasi-totalité des situations de dépassement potentiel de seuils réglementaires pour le bruit routier. Ces 14 secteurs sont représentés sur la carte ci-dessous, chacun étant identifié par un numéro :



Carte des secteurs à enjeux pour le bruit routier – CA Paris Vallée de la Marne

Les caractéristiques de chaque secteur sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

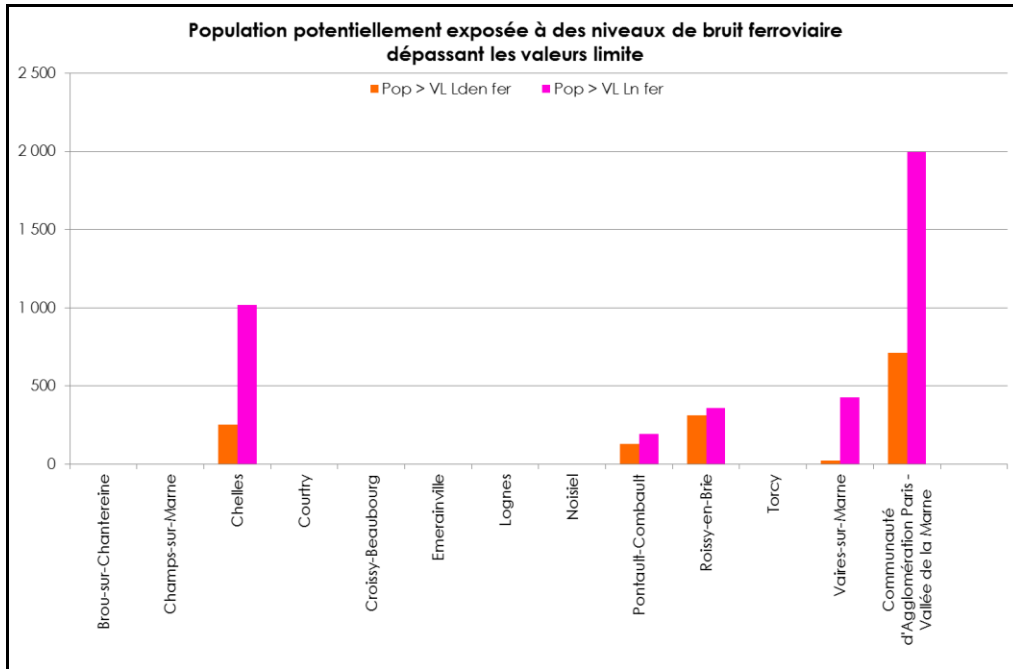
N°	Communes	Infrastructure	Gestionnaire de l'infrastructure	Estimation de la population en dépassement potentiel	Nombre d'ETS en dépassement potentiel*
1	Brou-sur-Ch., Chelles, Vaires-sur-M.	D 934	CD 77	163 (Lden) / 11 (Ln)	1
2	Brou-sur-Ch., Chelles	D 34A	CD 77	102 (Lden) (Ln : 0)	0
3	Chelles	D 34	CD 77	120 (Lden) (Ln : 0)	0
4	Chelles	D 224, D 34A	CD 77	139 (Lden) / 41 (Ln)	0
5	Chelles	D 224	CD 77	932 (Lden) (Ln : 0)	0
6	Chelles	D 934	CD 77	1425 (Lden) (Ln : 0)	0
7	Chelles	D 934	CD 77	353 (Lden) / 88 (Ln)	0
8	Chelles	D 934	CD 77	886 (Lden) (Ln : 2)	1
9	Chelles	D 226	CD 77	119 (Lden) / 96 (Ln)	0
10	Champs-sur-Marne	D 104	CD 77	38 (Lden) (Ln : 0)	0
11	Pontault-Combault	N 104	DIRIF	118 (Lden) / 78 (Ln)	1
12	Pontault-Combault	N 104	DIRIF	174 (Lden) / 38 (Ln)	1
13	Pontault-Combault	N 104	DIRIF	201 (Lden) (Ln : 3)	0
14	Roissy-en-Brie	D 21	CD 77	534 (Lden) / 104 (Ln)	0

Détail des secteurs à enjeux pour le bruit routier

* Détail des établissements : Élémentaire J. Jaurès, Brou-sur-Ch. (secteur 1) ; Maternelle Pasteur, Chelles (secteur 8) ; Groupe Marginea, Pontault-Combault (secteur 11) ; Lycée C. Claudel, Pontault-Combault (secteur 12)

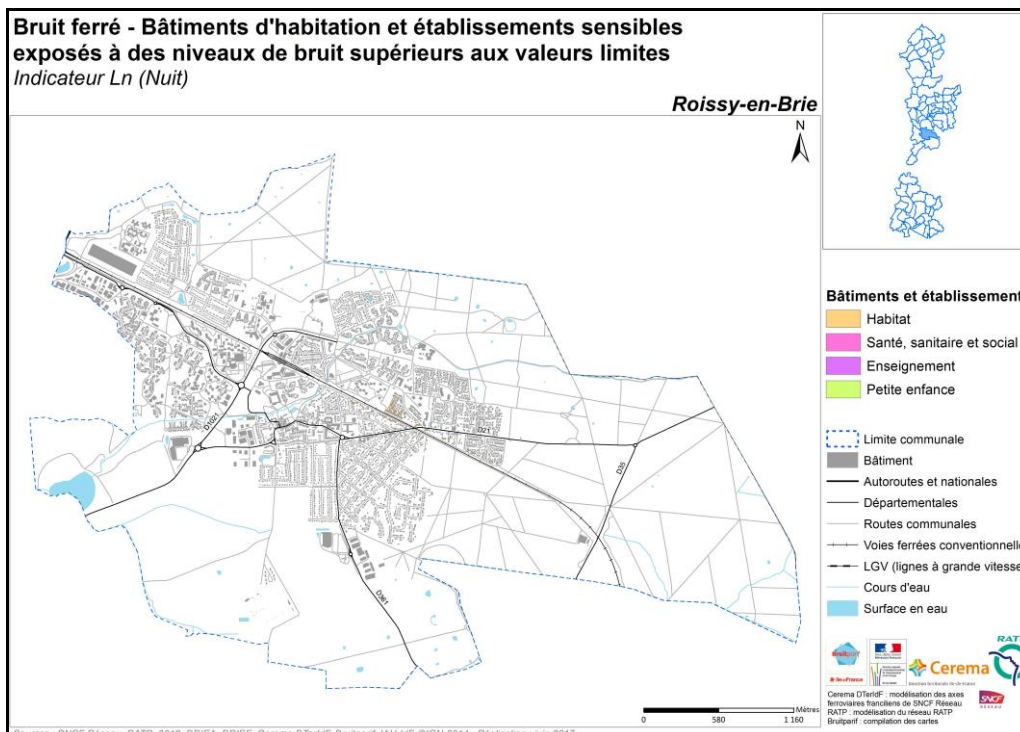
3. Bruit ferré

Les lignes ferroviaires traversant le territoire engendrent des dépassements potentiels des valeurs limites, pour l'indicateur Lden et pour l'indicateur Ln, dans 4 communes : Chelles, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Vaires-sur-Marne. Au sein des zones de dépassements apparaissent des secteurs à enjeux du fait de la présence d'habitations ou d'établissements sensibles.



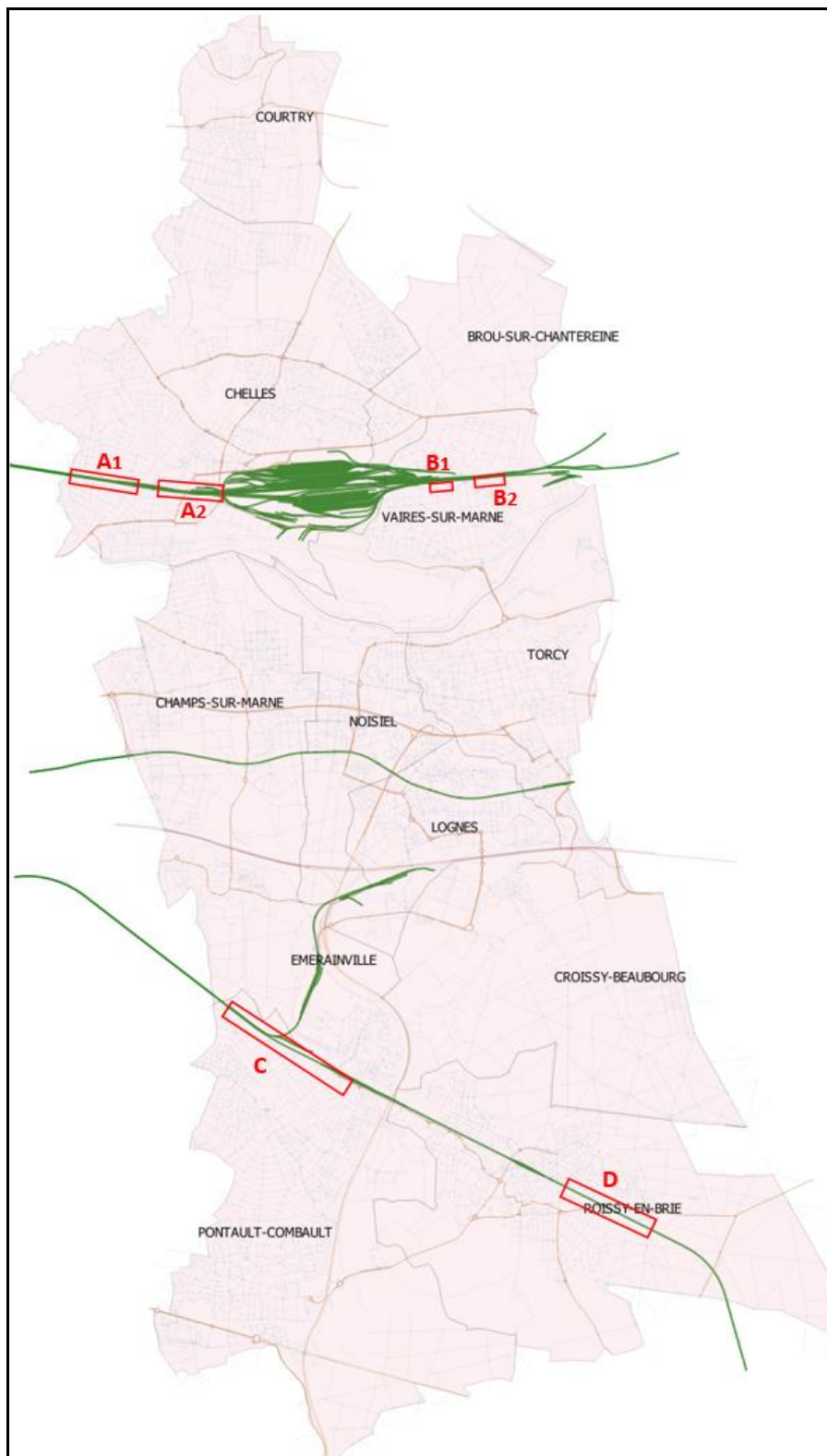
Population potentiellement exposée à des niveaux dépassant les seuils réglementaires par commune – bruit ferré

De la même manière que pour le bruit routier, des cartes des bâtiments en situation de dépassement potentiel des valeurs limites ont été produites pour chacune des communes concernées, en sus des cartes réglementaires. Ci-dessous, à titre d'exemple, la carte de la commune de Roissy-en-Brie pour le paramètre Ln :



Bâtiments en situation de dépassement potentiel des valeurs seuils pour le bruit ferré en Ln – commune de Roissy-en-Brie

L'identification de l'ensemble de ces bâtiments à l'échelle de Paris Vallée de la Marne, permet de faire apparaître 6 secteurs à enjeux prioritaires, regroupant la totalité des situations de dépassement potentiel de seuils réglementaires pour le bruit ferré :



Carte des secteurs à enjeux pour le bruit ferré – CA Paris - Vallée de la Marne

N°	Commune	Gestionnaire de l'infrastructure	Estimation de la population en dépassement potentiel	Nombre d'ETS en dépassement potentiel*	Commentaire SNCF Réseau
A1	Chelles	SNCF Réseau	270 (Ln) / 72 (Lden)	0	56 ^{ème} dans la hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire, et site pilote en 2003. Circulations des Transilien lignes E et P, Fret, TGV et TER (TMJA 462 trains). Murs antibruit au Sud des voies, à l'Ouest et à l'Est de la gare de Vaires sur Marne (correspondant aux zones A1 et A2) réalisés en 2012 et 2014.
A2	Chelles	SNCF Réseau	708 (Ln) / 134 (Lden)	0	
B1	Vaires-sur-Marne	SNCF Réseau	25 (Ln) / 23 (Lden)	0	54 ^{ème} dans la hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire, et site pilote en 2003. Circulations des Transilien lignes E et P, Fret, TGV et TER (TMJA 290 trains). Murs antibruit au Sud des voies, à l'Ouest et à l'Est de la gare de Vaires sur Marne (correspondant aux zones B1 et B2) réalisés en 2012 et 2014.
B2	Vaires-sur-Marne	SNCF Réseau	408 (Ln) (Lden : 0)	1	
C	Pontault-Combault	SNCF Réseau	236 (Ln) / 138 (Lden)	1	65 ^{ème} dans la hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire. Circulations des Transilien lignes E et P et TET (TMJA 190 trains). L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet RER E Est+ n'a pas mis en évidence de PNB.
D	Roissy-en-Brie	SNCF Réseau	297 (Ln) / 195 (Lden)	0	22 ^{ème} dans la hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire. Circulations des Transilien lignes E et P et TET (TMJA 190 trains). L'étude acoustique réalisée dans le cadre du projet RER E Est+ n'a pas mis en évidence de PNB.

Détail des zones à enjeux pour le bruit ferré

* Détail des établissements : Groupe Parc de l'Aulnay, Vaires-sur-Marne (secteur B2) ; CM.P. du Val muguet, Pontault-Combault (secteur C)

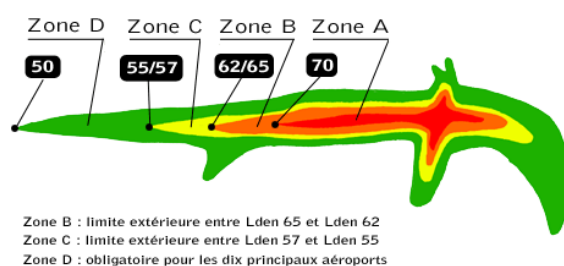
4. Bruit aérien

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 C A. Paris - Vallée de la Marne 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-Emerainville 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 projections 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-CDG, 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 (voir encadré page 17) par la modélisation des niveaux de bruit en dessous des seuils de représentation obligatoire fixés par la Commission européenne, et la représentation des zones survolées à moins de 2500 mètres. Ce travail d'extrapolation 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 Paris Vallée de la Marne (voir cartes page 18) :

- l'extrême sud du territoire (sur des communes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie), survolé par les aéronefs à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Orly,
- une large bande centrale du territoire, concernée par l'activité de l'aérodrome de Lognes-Emerainville
- enfin, le nord du territoire, abritant l'aérodrome de Chelles-Le Pin.

Les niveaux de bruit aérien auxquels est exposé le territoire de Paris Vallée de la Marne demeurent inférieurs aux seuils réglementaires. Toutefois, la gêne subie par certains habitants doit être prise en compte, notamment dans les secteurs où se cumulent d'autres sources de bruit des transports.

5. Situations de multiexposition

Situations de multi-exposition au bruit routier et ferré :

Dans un premier temps, une recherche des bâtiments en dépassement des seuils réglementaires pour les deux sources,

Cette situation correspond à l'intersection entre les **secteurs 7** (bruit routier) et **A2** (bruit ferré) à Chelles (rue A. Menier et Av. F. Mitterrand), dans laquelle 3 bâtiments, abritant une vingtaine de personnes, sont en dépassement potentiel des seuils réglementaires à la fois pour le bruit routier et ferré (en jaune sur le plan ci-dessous). Le traitement de cette zone peut donc être considérée comme prioritaire.



Bâtiments en situation de double dépassement (en jaune ; en orange : zone en dépassement de seuil réglementaire pour le bruit routier en Lden ; en violet : zone en dépassement de seuil réglementaire pour le bruit ferré en Ln)

Les secteurs à enjeux identifiés pour une source et également exposés à un niveau élevé pour une deuxième devront être mis en avant.

Sans occasionner de double dépassement, les **secteurs 6** (est) et **11** (nord) présentent également un niveau d'exposition notable au bruit ferroviaire. D'autres secteurs pourraient également subir un niveau cumulé notable sans pour autant présenter de dépassement de seuils réglementaires pour aucune des sources. Pour les identifier, le recours à la méthode de quantification des impacts sanitaires est indiqué, notamment pour prendre en compte de manière adéquate l'impact du bruit aérien.

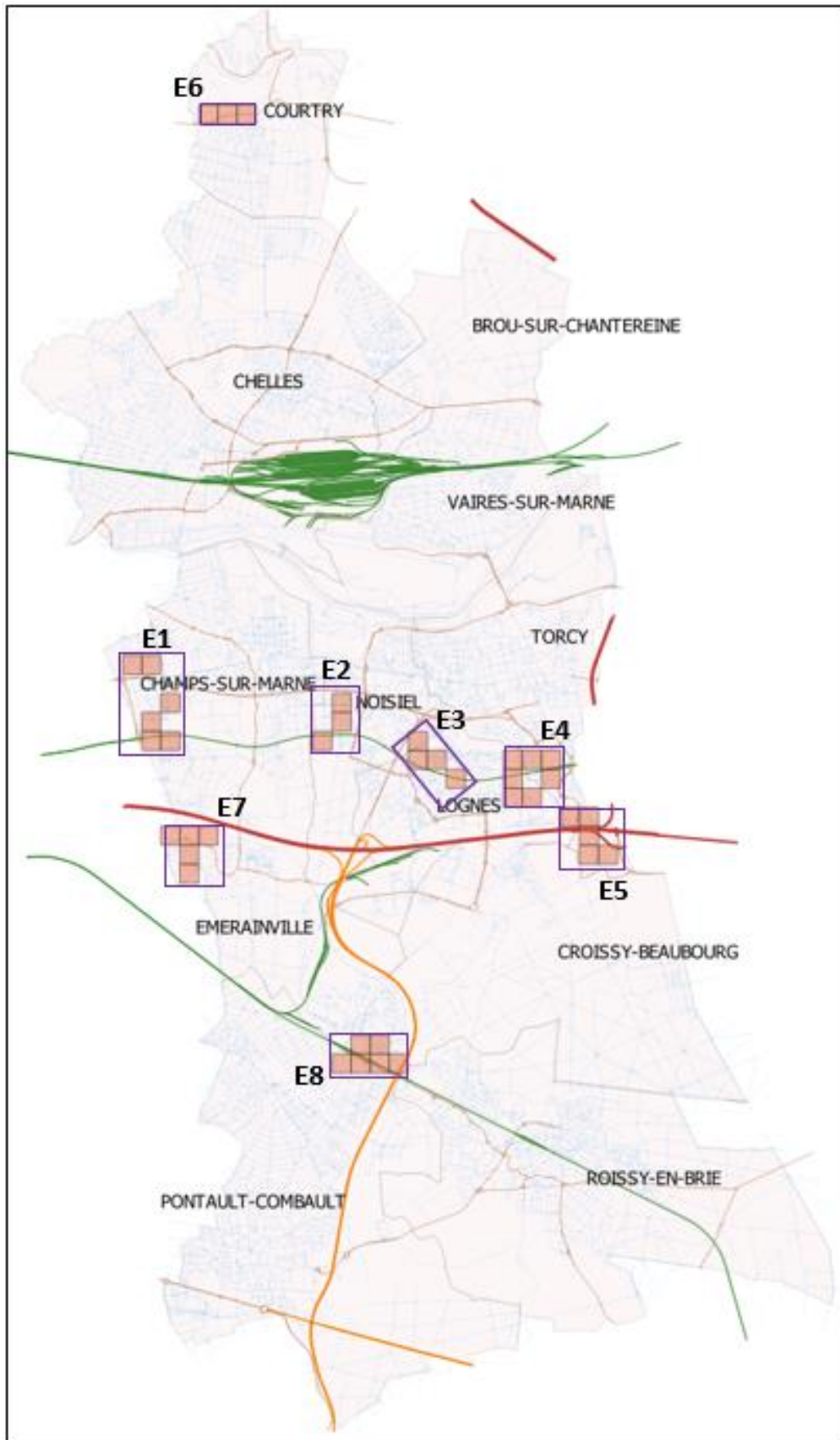
Secteurs à enjeux pour les transports terrestres également exposés au bruit aérien :

Si le bruit aérien n'apparaît pas prépondérant sur la carte de bruit cumulé (page 37) par rapport aux transports terrestres, du fait de la prise en compte uniquement d'indicateurs énergétiques, il est intéressant de s'appuyer sur la quantification des impacts sanitaires, plus représentative du ressenti des populations exposées, pour estimer l'impact réel du bruit aérien dans certains secteurs déjà exposés au bruit des transports terrestres. Elle permettra également, le cas échéant, de mettre en évidence d'autres secteurs à l'intérieur desquels le bruit des transports, sans générer de dépassements des seuils réglementaires pour une source, occasionne des impacts sanitaires significatifs.

Les principaux éléments qui peuvent être tirés de cette approche sont les suivants :

- La contribution du bruit aérien apparaît mineure au sein des mailles les plus impactées du territoire ; néanmoins, elle n'est pas négligeable au sein de plusieurs mailles multiexposées, notamment pour le risque individuel (nombre de mois de vie en bonne santé perdue par individu au cours d'une vie entière) et pour le bruit généré par l'aérodrome de Lognes-Emerainville.
- La grande majorité des mailles les plus impactées, toutes sources considérées, fait partie de secteurs déjà identifiés par les dépassements de seuils réglementaires.
- Toutefois, le centre du territoire, en particulier les communes de Champs-sur-Marne, Noisiel, Lognes, Croissy-Beaubourg et Torcy (voir cartes pages 43 et 44), présentent des secteurs ressortant tant pour l'impact collectif qu'individuel, en particulier le long des voies du RER A.
- D'autres secteurs plus épars apparaissent également sur les communes de Courtry, Emerainville, Pontault-Combault et Torcy.

L'étude détaillée de ces mailles a permis de retenir en tout 8 secteurs à enjeux complémentaires, détaillés sur la carte et dans le tableau ci-dessous :



Secteurs à enjeux complémentaires, sans situation de dépassement potentiel de seuil réglementaire

N°	Communes	Sources	Infrastructures impactantes	Gestionnaires	Estimation du nombre d'habitants impactés
E1	Champs-sur-Marne	F + R	RER A	RATP	1694
			D 199, D 370	CD 77	1222
			Av des Pyramides – Bd du Bois de Grace	Commune de Champs-sur-Marne	1105
E2	Noisiel	F + R	RER A	RATP	1102
			D 10P	CD 77	2918
E3	Noisiel, Lognes	F + R	RER A	RATP	959
			D 499	CD 77	161
			Bd de la Malvoisine	Commune de Lognes	552
E4	Lognes, Torcy	F + R + A	RER A	RATP	1188
			D 128	CD 77	366
			Bd du Segrais	Commune de Lognes	1927
			Aérodrome de Lognes-Emerainville	Groupe ADP	2626
E5	Croissy-Beaubourg, Torcy	R + A	A 4	DiRIF	56
			Aérodrome de Lognes-Emerainville	Groupe ADP	328
E6	Courtry	R	D 86	CD 77	495
E7	Emerainville	R + A	A 4	DiRIF	36
			D 406	CD 77	114
			Av Robert Schuman	Commune d'Emerainville	198
			Aérodrome de Lognes-Emerainville	Groupe ADP	812
E8	Emerainville, Pontault-C.	R + F	N 104	DiRIF	62
			Rue Clovis Hugues	Commune d'Emerainville	89
			Av du général de Gaulle	Commune de Pontault-C.	391
			RER E	SNCF Réseau	328

Détail des zones à enjeux sans situation de dépassement potentiel de seuil réglementaire

6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux

Rang / Dénomination	Critères	Secteurs
1 / Secteurs prioritaires	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>500) et/ou présence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires	1 / 5 / 6 / 8 / 14 / C
2 / Secteurs à enjeux élevés	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>200) Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires	7 (double dépassement) D
3 / Secteurs à enjeux	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires moins élevé Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires	2 / 3 / 4 / 9 / 10
4 / Secteurs à enjeux potentiellement traités	Secteurs entrant dans les catégories 1 ou 2 mais dont le traitement a été réalisé ou programmé par les gestionnaires d'infrastructures (à vérifier)	A1 / A2 / B1 / B2 / 11 / 12 / 13
5 / Secteurs à enjeux moindre	Secteurs sans dépassement potentiel de seuils réglementaires, mais significativement impactés par une ou plusieurs sources	E1 / E2 / E3 / E4 / E5 / E6 / E7 / E8
6 / Secteurs à surveiller	Secteurs impactés par une ou plusieurs sources de bruit des transports, non inclus dans les 4 premières catégories Projets d'aménagement urbain avec perspective d'augmentation de la population	Parmi les projets listés page 19 et suivantes : - ZAC Castermant (Chelles) - Gare Noisy-Champs et pôle Descartes (Champs-sur-M.) - Deux Parcs – Lizard (Noisiel, Champs-sur-M.) - ZAC Longuolle (Roissy-en-Brie)

6) LOCALISATION ET HIERARCHISATION DES ZONES CALMES DU TERRITOIRE

1. Définition

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 ». Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Si un niveau de bruit moyen, 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.

Lieux dédiés au repos, à la détente, au ressourcement, les zones calmes sont fréquemment qualifiées par :

- un environnement acoustique particulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains) ;
- la morphologie urbaine et la fonctionnalité : absence d'activité industrielle, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales, espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).
- l'environnement physique : niveau de pollution de l'air, taille des espaces verts,... etc.
- l'accessibilité et la lisibilité : les panneaux informatifs, la continuité des cheminements à mode doux, l'accès au transport en commun ...etc.
- les ressentis, usages et pratiques : caractéristiques de la population locale, motivation des visites, type de visiteurs...

D'autres facteurs perceptifs autres qu'acoustiques entrent donc en considération dans l'appréciation d'une "zone calme" : végétation, paysage, esthétique, propreté, luminosité, sécurité, usage. Il est inopportun d'évaluer acoustiquement le caractère "calme" d'un site, s'il est par exemple inaccessible au public, insalubre, insécurisé ou bien encore inadapté aux activités de détente et loisirs.


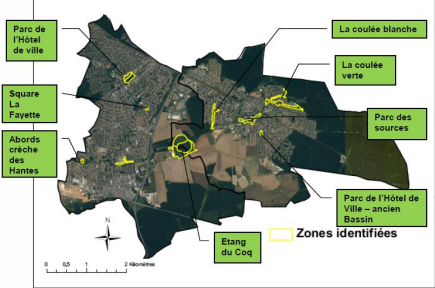
2. Critères de sélection des zones calmes potentielles

Une première sélection de « zones calmes potentielles » peut être réalisée sur la base de l'application d'un critère acoustique assez simple, par exemple la sélection des zones où le niveau sonore toutes sources confondues (selon l'indicateur Lden ou selon un indicateur de niveau moyen pendant la période de fréquentation potentielle de l'espace) est inférieur à un certain seuil. Ainsi l'application d'un seuil de 55 dB(A) en Lden sur le territoire de l'Ile-de-France permet déjà de révéler, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du territoire ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores.

Un deuxième niveau de sélection peut ensuite être fait en ne retenant par exemple que les espaces publics.

Toutefois, l'application d'un critère acoustique uniforme peut se révéler inadapté pour un territoire donné : trop restrictif en zone urbaine dense, ou au contraire trop peu sélectif ailleurs.

Ainsi, il est apparu judicieux de s'inspirer du travail d'identification réalisé par les communautés d'agglomérations de Marne et Chantereine et de La Brie francilienne dans leur PPBE de 2^{ème} échéance (la question n'étant pas approfondie dans les PPBE relatifs aux grandes infrastructures de transport du territoire) pour proposer des critères appropriés à l'ensemble du territoire de Paris Vallée de la Marne :

	C.A Marne et Chantereine	C.A. La Brie Francilienne
Critères de sélection	Accessibilité et fréquentation par le public, qualité paysagère, interdiction des 2RM	Espaces publics ouverts, interdits aux véhicules motorisés, de niveau inférieur à 55 dB(A)
Résultats	<p>1 site par commune : bords de Marne (Chelles), chemin piétonnier CV02 de Brou sur Chantereine, montagne de Chelles, parc de la mairie de Courtry</p> 	<p>7 sites répartis sur les 2 communes : parcs et squares, itinéraires de promenade, étang</p> 
Réalisation de mesures d'ambiance sonore	Oui : 46 à 49 dB sur les sites retenus	Oui : 40 à 52 dB sur les sites retenus



Sélection de zones calmes – PPBE de la CA Marne et Chantierine (à gauche) et La Brie Francilienne (à droite)

Il est ainsi proposé d'appliquer une grille de sélection analogue pour proposer 1 ou 2 sites pour chacune des communes restantes :

- Niveau de bruit cumulé moyen ne dépassant pas 55 dB(A) en Lden, correspondant à la valeur limite inférieure des cartographies de la directive européenne 2002/49/ CE, sur une partie significative de la surface du site
- Ouverture au public
- Qualité paysagère

Les sites suivants peuvent ainsi être proposés pour compléter la liste des zones calmes du territoire de Paris - Vallée de la Marne :

- Parc du château de Champs-sur-Marne
- Bois de la Grange et du Boulay, Noisiel
- Parc Denis Le Camus, Emerainville
- Parc Maubuée, Torcy, Noisiel
- Parc des droits de l'enfant, Torcy
- Parc de Noisiel
- Parc des Charmettes, Torcy
- Etang du Maubuée, Lognes
- Forêt de ferrières, Croissy-Beaubourg
- Biotope, Croissy-Beaubourg
- Berges de la Marne, rive sud : Champs-sur-Marne, Noisiel, Torcy.

Une vingtaine de sites ouverts au public sont ainsi identifiés sur le territoire de Paris Vallée de la Marne, répartis sur les 12 communes de l'agglomération.

7) RECENSEMENT DES ACTIONS DEJA REALISEES ET PROGRAMMEES

RAPPEL REGLEMENTAIRE

« Le préfet de département est en 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 C.A. Paris – Vallée de La Marne 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, suite à la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

1. Actions sur le bruit routier

Traitement des zones à enjeux du réseau national

Les services de la Direction Départementale de Territoires de Seine et Marne sont en charge de l'élaboration du PPBE de troisième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Le projet de PPBE a été adopté le 25 novembre 2019 et a donc pu être consulté, 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-echances>

Concernant les actions de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années, plusieurs concernent le territoire de la CA Paris Vallée de La Marne :

- RN104 (Emerainville, Lognes, Noisiel, et Pontault-Combault) : Dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies de la RN104 entre l'A4 et la RN4, mise en place d'écrans anti-bruit sur les communes de Lognes et Noisiel en 2008-2009, rehausse des merlons anti-bruit d'Emerainville en 2014, et en 2019 rehausse des merlons et mise en place d'écrans acoustique entre le diffuseur N104-RD361 et au niveau de la rue des Bercheres à Pontault-Combault
- A104 (Torcy) : Mise en œuvre expérimentale de réduction de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h

Aucun élément relatif à l'efficacité de ces mesures sur le bruit dans le secteur concerné n'est mentionné.

Parmi les actions envisagées pour les 5 années à venir, voici celles qui concernent des communes de la CA Paris – Vallée de La Marne

- RN104 (Pontault-Combault) : mise en place d'écrans acoustiques au niveau de la rue des Bercheres jusqu'à rue des Petites friches programmés en 2023

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.

Pour ce qui concerne le territoire de Paris-Vallée de la Marne, il a été révélé trois zones sensibles avérées :

- RD 934 à Chelles
- RD 224 à Chelles
- RD 34 à Chelles

Pour toutes ces séquences, les solutions d'améliorations identifiées en termes de travaux portaient sur les bâtiments proprement-dits.

Néanmoins, depuis 2012, la qualité des enrobés a été améliorée pour certaines portions de ces routes départementales (renouvellement des couches de roulement).

Ainsi, dans l'agglomération de Chelles :

- La RD 934 (Avenue du Maréchal Foch jusqu'à l'avenue du Général de Gaulle) est en réfection depuis 2019 et sera terminée en 2021 au niveau du giratoire avenue François Mitterand
- La réfection de la RD 224 est prévue en 2020 sur l'avenue Bobby Sands. La portion rue Jean Jaurès qui rejoint la RD 34 reste en projet.

La mise en place de béton bitumineux a permis de diminuer les émissions sonores dues au roulement. Toutefois, pour ces routes en agglomération et limitées à 50km/h, les nuisances sonores de roulement sont moins perceptibles que celles des moteurs qui elles perdurent donc.

A l'avenir, la qualité des revêtements continuera à être adaptée au contexte à mesure que les couches de roulement devront être renouvelées (pas d'enduit bruyant en cas de présence de riverains et utilisations d'enrobés fins en agglomération)

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. Le groupe Ensemble 77 a élaboré, à partir de la démarche SOSED, un outil prenant en compte l'ensemble des impacts

environnementaux générés par un chantier, et notamment une procédure concernant les nuisances d'un chantier à travers le Sores : Schéma Organisationnel de Réduction des Emissions Sonores

- L'utilisation de revêtements phoniques dans les situations exigeant des mesures de réduction
- 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.

Le Département a le souci de renouveler les chaussées et met en œuvre des revêtements standards, de type enduits superficiels, bétons bitumineux, et enrobés coulés à froid. Ceux-ci ont des caractéristiques acoustiques assez équivalentes en version standard (source LRPC pour le bruit au passage selon la norme NFS 31119-2) et sont considérés en catégorie intermédiaire.

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 qui incite à la modération des vitesses, contribue à minorer les nuisances sonores subies par les premiers riverains.

Recueil des actions mises en œuvre par les communes

Pour recueillir le détail des actions réalisées au cours des dix dernières années ou 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 communauté d'agglomération Paris – Vallée de La Marne à chacune des 12 communes.

Les grands types d'actions recherchées sont :

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

Il a été demandé pour chaque action :

- De la décrire globalement
- De la localiser sur le territoire communal
- De la dater
- D'éventuellement : chiffrer le coût (ou de hiérarchiser schématiquement les actions par leurs coûts de +++ à +) et estimer le nombre de personnes impactées en moins, notamment pour les actions à venir.

Concernant les actions envisagées pour les cinq années à venir, elles pourront concerner des études techniques de faisabilité sur la mise en place de ces actions.

Les tableaux ci-dessous présentent les principales actions qui ont été signalées par les communes ayant répondu au questionnaire transmis (Champs-sur-Marne, Chelles, Emerainville, Lognes, Noisiel, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie) et ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire de la CA Paris – Vallée de La Marne pendant la période considérée.

○ **Actions de maîtrise du trafic**

Actions de maîtrise du trafic réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	<p><u>Chelles :</u> Complément de chicanes et/ou autres dispositifs de limitation d'accès aux 2 roues : Chantereine, Mont Chalâts</p>	NC	NC	NC
	<p><u>Courtry</u> Interdiction de traversée de la commune aux poids lourds de plus de 3.5 T. Etude pour le contournement Nord de la commune</p>			
	<p><u>Emerainville :</u> Interdiction des poids lourds Rue d'Emery</p> <p><u>Lognes :</u> Interdiction de circulation des poids lourds supérieurs à 3,5t : -Allée le Vau -rue de la Ferme -rue de la Maison Rouge -rue Hector Guimard -boulevard du Segrais (entre la rue Jean Monnet et la limite d'agglomération avec la commune de Torcy)</p> <p><u>Pontault-Combault :</u> Interdiction d'accès Poids-Lourds + 3,5t : rue Victor Hugo rue des Petites Friches</p>	NC	NC	NC

	Rue des Longs Prés		Depuis 1999	NC
	Avenue Jacques Heuclin		Depuis 1996	NC
	Rue Georges Ohnet rue Lucien Brunet rue du Four rue St Clair rue Albert Camus rue Gilbert Rey rue Château Gaillard rue Debeaune rue Charles Niclot rue Alphonse Moreau		Depuis 1994	NC
	Chemin de la Pompe jusqu'à La Queue en Brie rue Jean Moulin rue du Préfusé rue du Four allée de la Source rue des Jacynthe rue des Fougères.		Avant 1981	NC
	Interdiction Poids-Lourds + 5t : rue des Jacynthes rue des Fougères			NC
	Interdictions aux 2 roues: bassin de retenue Etang du Coq allée piétonne rue Saint Exupéry centre commercial Prés Saint Martin rue Xavier Léon parc de l'Hôtel de ville			NC
	Interdiction aux 2 roues motorisées : Place Lafayette Allée angle Rospespierre et Orme au Charron.			NC

Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	<p><u>Emerainville</u> Navette pour les Séniors mise en place</p> <p><u>Noisiel</u> :</p> <p>Création d'une ligne de mini-bus « mobilité seniors »</p>		2019	NC
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	<p><u>Chelles</u> :</p> <p>Acquisition de véhicules fonctionnant au GNV et location d'une station de remplissage</p> <p><u>Courtry</u> :</p> <p>Véhicule sans permis électrique LIGIER pour le service voirie espaces verts</p> <p><u>Emerainville</u> :</p> <p>Acquisition d'un véhicule électrique</p> <p><u>Lognes</u> :</p> <p>Véhicules 100% électriques :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Goupil G 3 - 1 Peugeot ION - 1 Goupil G5 - 2 Goupils G 3 - 1 Peugeot ION - 1 Renault ZOE <p>Véhicules de type Hybride :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 Toyota Yaris 	NC	Mise en service de la station Avril 2018	NC NC

	- 2 Toyota Yaris		2014	
	<u>Noisiel :</u>			
	Acquisition de 2 véhicules électriques	45 000€	2020/2021	NC
	Acquisition d'un camion poids lourd	60 000€	2020	
	Mini camion GOUPIL électrique	23 655€	2019	
	Véhicule police municipale	24 548€	2018	
	Renault Kangoo électrique	15 199€	2014	
	Renault Zoé électrique	13 178,5€	2013	
	Véhicule léger	8 191€	2011	
	<u>Pontault-Combault :</u>			
	Remplacement d'un mini-car WOLKSWAGEN G.O par un mini-car électrique, remplacement d'une Renault Modus essence par une Renault ZOE, remplacement de 3 Renault Clio G.O par 3 Renault ZOE électriques, remplacement de 4 Renault Kangoo G.O par 4 Renault Kangoo électrique , remplacement d'un Master Renault G.O par un Renault Master électrique et remplacement d'un Renault Trafic G.O par un Master Renault électrique,	Cout en 2022 : 394 000 €	Juin 2022	NC
	Remplacement de 3 Master Renault G.O par 3 Renault Master électrique et remplacement d'une Renault Clio essence par une Renault ZOE électrique et remplacement de 4 Renault Kangoo G.O par 4 Renault Kangoo électrique	Cout en 2021 : 276 000 €	Juin 2021	NC
	Remplacement d'un Master Renault G.O par un Master Renault électrique et Remplacement de 2 Renault Kangoo au G.O par 2 Renault Kangoo	Cout en 2020 : 135 000 €	Juin 2020	NC

	<p>électrique</p> <p>Remplacement de 2 Master Renault G.O, par 2 Master Renault électrique</p> <p>Achat de 2 kangoo Renault électrique en remplacement de deux Kangoo Renault G.O</p>	<p>Cout en 2019 : 180 904 €</p>	<p>2019</p>	<p>NC</p>
<p>Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)</p>	<p><u>Champs-sur-Marne :</u> Plan vélo</p> <p><u>Courtry :</u> Aménagement piste cyclable Rue VAN VYNGENE D'autres en projet en lien avec la CAPVM</p> <p><u>Emerainville :</u> Plan des circulations douces : - Itinéraires cyclables (Avenue de l'Europe, Boulevard du Clos de l'Aumône, Boulevard de Beaubourg, Allée de la Briarde, Boulevard Olof Palme, Rue d'Emery, Boulevard du Courcerin). - Chemins ruraux (Chemin des vaches, Chemin des Princes, Chemin Saint Erasme</p> <p>Arrêté Préfectoral de Protection Biotope des massifs forestiers</p> <p>Classement en EBC au PLU des massifs forestiers, parc Denis le Camus, Bois d'Emery, Ouverture en 2019 du Bois de Footel : Parc de Malnoue de 52 ha, classé EBC</p> <p><u>Lognes :</u> Création d'une voie verte le long de l'étang du Maubuée par le service infrastructure de la CA</p> <p><u>Pontault-Combault :</u> Etude : Pierre Rollet, Jean Moulin</p>	<p>NC</p> <p>NC</p>	<p>2020-2021</p> <p>2011</p> <p>2020</p>	<p>NC</p>

	Madame Sans Gêne : étude + réalisation		2021	
	Réalisation de pistes cyclables : rue des Prés Saint Martin, rue de l'Orme au Charron	NC	2002	NC
	rue des Prés Saint Martin		2004	
	avenue Caminha		2005	
	rue des Tilleuls		2008 à 2010	

○ **Actions sur les vitesses de circulation**

Actions sur les vitesses de circulation réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	<u>Champs-sur-Marne :</u> Avenue Paul Cézanne		NC	NC
	<u>Chelles :</u> Vitesse réglementée sur l'ensemble de la ville : pas de vitesse au-delà de 50 km/h		NC	NC
	<u>Emerainville :</u> Vitesse limitée à 50 voire 30 km/h en agglomération			
	<u>Roissy-en-Brie :</u> Quartier Terres Rouges		Sept 2016	NC

	<p>Quartier Jondelles Nord Avenue Joseph Bodin de Boismortier Rue Georges Pompidou Av Pierre Mendes France Avenue des Berchères</p>		<p>Nov 2016 Avril 2015 Juil 2018 Fev 2013 Fev 2013</p>	
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	<p><u>Champs-sur-Marne :</u> Rue de Paris Bd du Bois de Grâce Place Pablo Picasso</p> <p><u>Chelles :</u> Extension des zones 30 et zones de rencontre</p> <p><u>Emerainville :</u> Zones 30 sur la majorité de la ville</p> <p><u>Lognes :</u> Zones 30 : - boulevard de la Malvoisine - place Charles Cros - cours des lacs - rue de la Tour d'Auvergne - cours des petites écuries + rond-point Marie Curie - boulevard Frédéric Chopin + place Ludwig Van Beethoven - cours Georges Gershwin - boulevard du Segrais entre Torcy + rond-point Sean Mac Bride</p> <p><u>Roissy-en-Brie :</u> Rue Pasteur Place Barmsted jusqu'à la place Raymond Baurin 1^{ère} Avenue</p> <p><u>Noisiel :</u> Avenue de la République (création d'une zone 30)</p>	<p>NC</p> <p>NC</p> <p>NC</p> <p>NC</p>	<p>2014-2015</p> <p>NC</p> <p>NC</p> <p>2014 Juil 2018</p> <p>2011</p>	<p>NC</p> <p>NC</p> <p>NC</p> <p>NC</p>

	<u>Pontault-Combault :</u> Zone 30 : av. République, av de Gaulle, av Dantzig, av L Rémy, av des marguerites	NC		
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	<u>Chelles :</u> Suppression carrefour à feux : avenue des Sciences/Lavoisier Suppression carrefour à feux et création d'un giratoire : Nast/Eterlet/Résistance. <u>Noisiel :</u> Intersection cours de l'Arche Guédon /allée Chateaubriand (aménagement d'un rond-point)	2020 Eté 2017 395 524,68€	2009	
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	<u>Chelles :</u> Création de plateaux surélevés avenue des Sciences Création de plateaux surélevés : rue Louis Eterlet, rue Gustave Nast, avenue de la Résistance, boulevard Mendes France, ... <u>Champs-sur-Marne</u> Plateaux surélevés : Rue de Paris, Bd Bois de Grâce, Place, Pablo Picasso, Rue Mandela, Cours du Lizard, Coussins berlinois : Rue de Paris, Rue Schweitzer, Av Paul Cézanne, Rue des Prés Ralentisseurs : Av Forestière <u>Emerainville</u> Oui <u>Lognes :</u> -cours des Lacs : 6 plateaux surélevés - bld Camille Saint Saëns : 1 coussin berlinois - boulevard Frédéric Chopin : 4 plateaux surélevés - cours des Petites Ecuries : 5 coussins berlinois - boulevard du Segrais : 8 coussins berlinois	383 000€ (budget voirie)	2020 2015-2018 2019	

	<ul style="list-style-type: none"> - rue de la Maison Rouge (entre le rond Alva Myrdal et rue de la Ferme) : 2 plateaux surélevés - rue de la Ferme : 1 coussin berlinois - rue Jules Raimu : 1 coussin berlinois - rue du Bois de la Grange : 1 plateau surélevé - grande allée des Charmilles : 1 chicane <p><u>Noisiel :</u></p>			
	Cours des deux parcs : Création d'un rond-point	?		2023
	Cours de l'Arche Guédon : aménagement d'un rétrécissement de chaussée et création d'un refuge pour les piétons	25 721€		2019
	Sécurisation de l'intersection grande allée des Bois/Avenue Pierre Mendès France	259 324€		2014
	Cours du Château : Mise en place de 2 coussins berlinois	10 767€		2013
	Boulevard Pierre Carle : Mise en place d'un ilot central	11 419€		2013
	Sécurisation de l'intersection grande allée es Bois / Cours du Lizard	254 920€		2013
	Cours de l'Arche Guédon : Mise en place de 2 coussins berlinois	11 351€		2012
	Sécurisation de l'intersection grande allée es Bois / Cours du Château	300 489€		2011
	Cours du buisson – pose de ralentisseurs	8 000€		2009
	Avenue Pierre Mendès France : Pose de coussins berlinois	4 000€		2009
	Cours du buisson – pose de ralentisseurs	7 523€		2011
	Avenue Pierre Mendès France : pose de coussin berlinois devant l'école du trésor	7 523€		
	Boulevard Salvador Allendé – aménagement d'un ilot central	6 996€		2011

	<p>Intersection cours de l'Arche Guédon /Allée des impressionistes : Installation de coussins berlinois</p> <p>8 551€</p> <p>2010</p>	
	<p><u>Roissy en Brie :</u> Av Jean Monnet Av Maurice Vlaminck Av Panas Av du Grand Etang Av du Moulin Rue Eugène Delacroix Rue Charles Vaillant Rue Pasteur Route de Pontault Route d'Ozoir Av Maréchal Foch Rue des Vieilles Vignes Rue des Aulnes Route de Monthéty Boulevard des Princes Rue Denis Papin Rue de la Pérouse Av de la Pierrerie Av Jean Monnet Av Jean Baptiste Corot</p> <p>Dec 2016</p>	
	<p><u>Pontault-Combault :</u> P. Rollet, av République, av Dantzig, av De Gaulle, av Lucien réalisation de Coussins berlinois :Rémy et Marguerite</p> <p>30 000€</p> <p>2019</p>	

○ **Actions sur les revêtements de chaussée**

Actions sur les revêtements de chaussée réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	<u>Chelles :</u> Suppression des pavés rue Alexis Legrand		2018	- 3 à 6 dB
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	<p><u>Chelles :</u> Campagnes régulières de remise en état par le bailleur de la ville</p> <p><u>Emerainville :</u> Entretien de la voirie pour éviter sa dégradation : plan de nettoyage des voies fait. Réparations au besoin</p> <p><u>Champs-sur-Marne :</u> Oui</p> <p><u>Roissy en Brie :</u> Réparation et renforcement de la voirie sur différentes rues. Technique d'enrobé projeté</p> <p><u>Noisiel :</u> Entretien des voiries (trous, nid de poules...)</p>	<p>383 000€ (budget voirie)</p> <p>Environ 50 000€/an</p> <p>150 000€ 150 000€ 150 000€ 150 000€ 150 000€ 150 000€ 130 000€ 130 000€</p>	<p>Tout au long de l'année</p> <p>2019</p> <p>Mars 2019</p> <p>Inscription au BP 2020</p> <p>2024 2023 2022 2021 2020 2019 2018 2017</p>	

		130 000€	2016	
		120 000€	2015	
		120 000€	2014	
		120 000€	2013	
		100 000€	2012	
		100 000€	2011	
		100 000€	2010	
		100 000€	2009	
	<u>Pontault-Combault :</u> Oui	300 000€	300 000€ par an (bail de 4 ans)	

○ **Actions de limitation de la propagation**

Actions de limitation de la propagation du bruit réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Talus de terre et merlons	<u>Chelles :</u> Création de merlons quartier du Plein Champ dans le cadre des travaux du GPE <u>Emerainville :</u> Abords RN104 (dirif) <u>Noisiel :</u> Centre technique municipal : Réalisation d'un Merlon	10 000€	2020 2019	Jusqu'à - 10 dB
Ecrans anti-bruit	<u>Chelles :</u> Installation de murs anti-bruit le long de la voie ferrée (convention avec RFF)		2011-2014	

	<u>Emerainville :</u> Abords RN104 (dirif)			
	<u>Pontault-Combault :</u> oui (cf dirif élargissement de la Francilienne)			

o **Opérations de traitement acoustique des façades**

Opérations de traitement acoustique des façades (Y compris opérations de réhabilitation thermique) réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Changement des huisseries	<u>Chelles :</u> Action des bailleurs sociaux : 1001 Vies Habitat, OPH 77, SNI La Sablière		Sur plusieurs années	Selon performance, - 5 à 30 dB
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	<u>Champs-sur-Marne :</u> Groupe scolaire Olivier Paulat (maternelle et élémentaire) : Remplacement des menuiseries bois simples vitrages par double vitrage Groupe scolaire Pyramides (élémentaire) : Remplacement des menuiseries bois simples vitrages par double vitrage <u>Noisiel :</u> Construction nouvelle école Jules Ferry	9 974 € TTC 64 639 € TTC 70 000 € TTC (sous réserve budgétaire) (sous vote) 9 974 € 64 639 € 70 000 € 3 500 000€	2017 2018 2020 2016 2018 2020 (vote) D'ici 2024	

Rénovation du patrimoine communal	500 000€	D'ici 2024	
Remplacement huisserie divers bâtiments	300 000€	2022-2023	
Isolation des façades de divers bâtiments	300 000€	2022-2023	
Isolation des façades :			
Crèche du Lizard : rénovation toiture + réfection isolation	150 000€	2020-2021	
Centre technique municipal : Logement du gardien + rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	27 500€	2019	
Maison de quartier des deux parcs : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	72 314€	2018	
Groupe scolaire de l'allée des bois mater : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	18 500€	2015	
Centre de loisirs des Noyers mater : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	110 928€	2012	
Centre de loisirs des Noyers restau. Scol. : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	31 577€	2012	
Ecole maternelle Maryse Bastié : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	115 000€	2012	
Ecole maternelle Maryse Bastié : réalisation de l'isolation par l'extérieur	77 000€	2012	
Bureau de poste du vieux Noisiel : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	31 065€	2011	
Groupe scolaire des Noyers : Remplacement des verrières (2ème tr.)	21 434€	2011	
Centre de loisirs des Noyers élémentaire : rénovation de la toiture + réfection de l'isolation	70 646€	2011	
Maison des fêtes familiales : Traitement acoustique des	38 500€	2009	

locaux + installation d'un limiteur de bruit			
Changement des huisseries :			
Gymnase COSOM – logement du gardien :			
2 ^{ème} tranche	5.716€	2019	
1 ^{ère} tranche	6.544€	2018	
Remplacement des baies vitrées salle de gymnastique	50.461€	2014	
Groupe scolaire des Tilleuls :			
logement du gardien	6.411€	2019	
4 ^{ème} tranche	13.442€	2017	
3 ^{ème} tranche	87.415€	2016	
2 ^{ème} tranche	116.000€	2015	
1 ^{ère} tranche	160.000€	2014	
Crèche collective du Luzard	21.419€	2019	
Tennis – logement du gardien	6.819€	2018	
Maison pour Tous du Luzard (salle de danse)	10.926€	2017	
Maison de l'enfance et de la famille			
3 ^{ème} tranche	61.418€	2016	
2 ^{ème} tranche	75.704€	2015	
1 ^{ère} tranche	60.681€	2014	
Remplacement verrière salle de jeux	54.740€	2012	
Remplacement verrière halle d'entrée	47.158€	2012	
Hôtel de ville			
Remplacement des fenêtres salle de réunion	9.817€	2012	
Ecole des noyers :			
Remplacement porte d'accès sur cours	8.961€	2012	
Porte d'accès principal	12.100€	2014	
Ecole de la Ferme du Buisson :			

Remplacement porte d'accès sur cours	8 961€	2016
Remplacement des 2 portes d'accès principal	9 972€	2013
Remplacement baies vitrées salle bleue	4 158€	2013
Centre de loisirs de noyers		
Remplacement des verrières restaurant scolaire	17 812€	2013
Mise en place d'une surtoiture isolante	241 000€	2013
Remplacement baies vitrées du couloir	86 248€	2012
Gymnase SPS de la Ferme du Buisson		
Remplacement de menuiseries extérieures	93 118€	2013
Gymnase COSEC		
Remplacement baies vitrées salle de tennis de table	45 644€	2013
Centre Technique Municipal		
Remplacement seconde porte d'accès au hangar	13 329€	2012
Remplacement des menuiseries extérieures (1 ^{ère} tranche)	66 546€	2012
Ecole maternelle Maryse Bastié		
Remplacement de menuiseries extérieures	132 000€	2012
Groupe scolaire du bois de la grange :		
Remplacement de menuiseries extérieures (1 ^{ère} tranche)	98 636€	2010
Remplacement de menuiseries extérieures (2 ^{ème} et 3 ^{ème} tranche)	476 000€	2011
LCR des Tilleuls		
Remplacement des menuiseries extérieures	60 000€	2011
Groupe scolaire des Noyers		
Remplacement des verrières (1 ^{ère} tranche)	23 160€	2009
Rénovation du patrimoine communal		
Gymnase COSEC - Logement du gardien		
Réhabilitation complète	36 980€	2019

Maison de quartier des deux parcs Ravalement du bâtiment	23 000€	2019	
Gymnase COSOM Réhabilitation complète	3 500 000€	2016	
Centre de loisirs des Noyers Isolation acoustique des circulations 1 ^{ère} étage	9 041€	2015	
Maison de quartiers des deux parcs Réhabilitation complète des locaux	600 000€	2015	
Ancienne mairie Réhabilitation complète du bâtiment	527 000€	2013	
Ecole maternelle Maryse Bastié Réfection complète du chauffage	101 732€	2013	
Ecole Jules Ferry et Maryse Bastié Création d'un nouveau restaurant scolaire	1 589€	2012	
Vestiaires du stade de la Malvoisine Réhabilitation complète des locaux	50 000€	2011	
Maison pour tous du Lizard Réhabilitation de la salle polyvalente	38 496€	2011	
Ecoles Jules Ferry et Maryse Bastié Création d'un nouveau restaurant scolaire	2 969€	2011	
Mairie annexe du Lizard Réhabilitation complète des locaux	46 429€	2011	
Vestiaire du stade de la Malvoisine Réhabilitation complète des locaux	170 000€	2010	
Transformation du groupe scolaire des Totems en Maison de l'Enfance et de la Famille Réhabilitation complète des locaux	231 000€	2010	
Mairie annexe du Lizard			

Réhabilitation complète des locaux	696 000€	2010	
Ecole de l'allée des Bois maternelle Réfection complète de l'électricité	200 239€	2010	
Halle du marché couvert Réfection complète des sols + assainissement	91 392€	2010	
Ecole de l'allée des bois élémentaire Réfection complète de l'électricité	319 000€	2009	
Transformation du groupe scolaire des Totems en Maison de l'Enfance et de la Famille Réhabilitation complète des locaux	573 094€	2009	
Mairie annexe du Luzard Réhabilitation complète des locaux	138 714€	2009	
Ancienne mairie Réhabilitation complète des locaux	14 232€	2009	
<u>Pontault Combault :</u> Remplacement de fenêtres (double vitrage 4/16/4) : Ecole Pajot Ecole Néruda Maternelle Barbertet, Maternelle Prévert Elémentaire Dubus			
Insonorisation studio de dance Ferme Briard.			
Insonorisation salle Zappa du conservatoire	30 000€		

○ **Autres actions de lutte contre les nuisances sonores -**

Autres actions de lutte contre les nuisances sonores réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille)				Non chiffrable
Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, grand public –affiches...)	<u>Pontault-Combault :</u> oui (sensibilisation dans les écoles, atelier avec la police municipale), Fête du vélo			
Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores	<u>Pontault-Combault :</u> Rares interventions.			
Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores				
Actions de promotion des pratiques d'éco-conduites (notamment pour les agents des services communaux)	<u>Lognes :</u> Sensibilisation des agents communaux à l'éco-conduite	2300 €	2013	
	<u>Pontault-Combault :</u> Organisation de sessions de formations/initiations à l'éco-conduite, sur simulateur, pour les agents municipaux utilisant les véhicules municipaux.	1 200€	1 journée par an pendant la semaine du développement durable depuis 2016	
Lutte contre les bruits relatifs à la lutte contre les bruits du voisinage (locaux d'habitation et leurs dépendances, piscines individuelles, propriétaires d'animaux (chiens, coqs...), propriétaires d'alarmes.	<u>Pontault-Combault :</u> Déplacements sur place et constats des faits. Verbalisation si récidive après information. Arrêté municipal et préfectoral.		Depuis plusieurs années.	
Radars pédagogiques	<u>Chelles :</u> 2 radars pédagogiques mobiles <u>Courtry :</u> Deux radars pédagogiques : rue du Général Leclerc et près du Collège Maria Callas (rue VAN VYNGENE).		2012	

2. Actions sur le bruit ferré

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'Etat (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 préfectorale et est consultable sur http://www.seine-et-marne.gouv.fr/content/download/35882/278350/file/PPBE_ferroviaire_77_V_arrete.pdf.

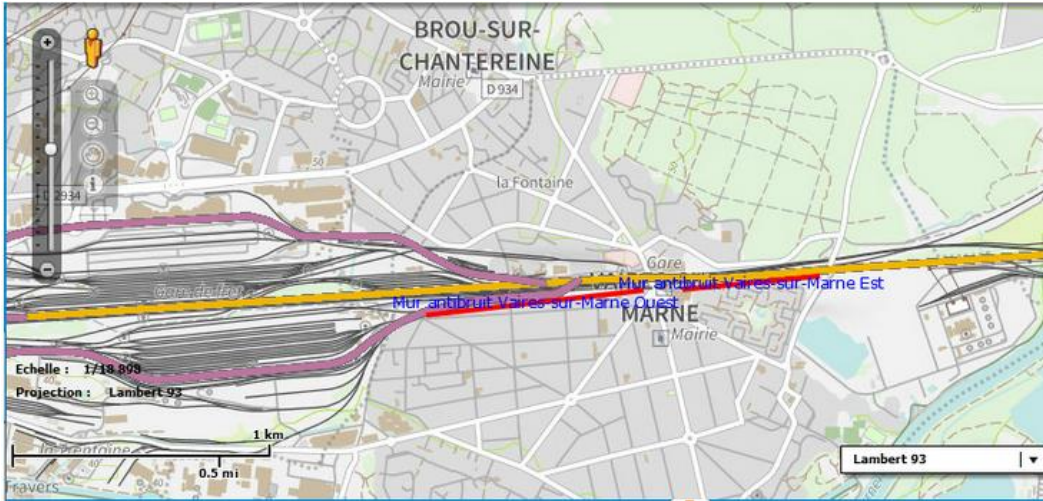
Afin de compléter la liste des secteurs à enjeux identifiés gérés par SNCF Réseau/RATP ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres, la collectivité Paris - Vallée de la Marne a envoyé le 03/10/2019 un courrier demandant

- 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.

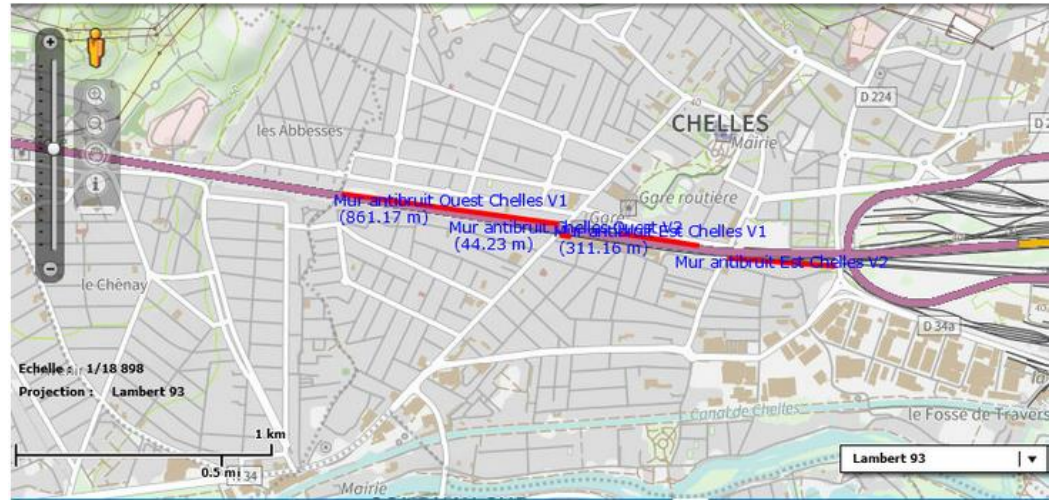
Par ailleurs, en réponse au courrier de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de La Marne SNCF Réseau et le RATP ont fourni une contribution détaillée sur la liste des Points Noirs du Bruit ferrés, les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années sur son territoire. Cette contribution figure en annexe de ce document. Les principaux éléments en sont repris ci-dessous.

Actions, travaux, et études réalisés par SNCF Réseau au cours des 10 dernières années				
Type d'actions	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Renouvellement du matériel roulant	Renouvellement du matériel roulant sur la ligne P	N.C	N.C	Variable
Actions sur l'infrastructure ferroviaire	Renouvellement Voie Ballast (RVB) : près de 75km en Seine et Marne sur les lignes 1 000, 2 000, 70 000, 72 000, 229 000, 746 000, sans précision plus fine pour la CA Paris Vallée de La Marne	N.C	Depuis 2008	N.C
Observatoire du bruit	Identification des bâtiments Points Noirs du Bruit ferroviaire potentiels : 5 693 en Seine et Marne			-
Réalisation de protections acoustiques	<p><u>Chelles</u> :</p> Installation de 1145m d'écrans acoustiques le long de la ligne 70 000. 169 logements (12 bâtiments) identifiés comme Points Noirs du Bruit ont été traités, ce qui correspond à environ 507 personnes <p><u>Vaires-sur-Marne</u> :</p> Installation de 430m d'écrans acoustiques le long de la ligne 70 000. 182 logements (19 bâtiments) identifiés comme Points Noirs du Bruit ont été traités, ce qui correspond à environ 546 personnes	<p>8,9M€ (avec participation de l'ADEME, de l'Etat, de la Région IDF et des Collectivités locales)</p> <p>6,1M€ (avec participation de l'ADEME, de l'Etat,</p>		N.C.

	<p>Afin de résorber la totalité des Points Noirs du Bruit, des traitements complémentaires par renforcement de l'isolation acoustique des façades ont été réalisés sur ces deux communes (pose de doubles vitrages acoustiques performants et traitement des entrées d'air).</p>	<p>de la Région IDF et des Collectivités locales).</p>		
--	--	--	--	--



Mur anti bruit de Vaires-sur-Marne



Mur anti bruit de Chelles

Actions, travaux, et études en cours ou programmés par SNCF Réseau dans les 5 années à venir années				
Type d'actions	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Actions sur l'infrastructure ferroviaire	Renouvellement Voie Ballast (RVB) : (sans précision)	N.C	Dans les 5 ans	N.C.
Partenariat avec Bruitparif	Installation de stations de mesure de bruit ferroviaire : 15 stations en Ile-de-France (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne)	N.C	D'ici fin 2020	-
Programme de résorption des PNBf en Ile-de-France	Isolation acoustiques de façades (communes concernées par les études acoustiques en 2018 : voir page précédente)	Les études et les travaux sont financés à 80% par l'ADEME et 20% par SNCF Réseau	D'ici fin 2020	-

Actions, travaux, et études réalisés par la RATP au cours des 10 dernières années

Type d'actions	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Renouvellement du matériel roulant	Renouvellement du matériel roulant sur la ligne A	N.C	N.C	Variable
Politique bruit et vibrations	Réduction de 50% des points noirs du bruit entre 2000 et 2018 (objectif : 0 en 2020)	NC	NC	NC
Maintenance dédiée à la réduction du bruit et des vibrations	Opérations diverses	3,5M€ chaque année (sans précision pour la CA Paris-Vallée de La Marne)	2009-2019	NC
Recensement et le suivi des plaintes des « riverains »	Environ 500 plaintes sont reçues chaque année (aucune plainte sur le territoire de la CA Paris - Vallée de La Marne en 2018). Chaque réclamation entraîne systématiquement une enquête technique, une réponse personnalisée, et des travaux si nécessaire. La géo-localisation des plaintes a permis d'identifier neuf zones sensibles (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne).	NC	2009-2019	NC
Installation de tapis vibratoire	Installation de tapis anti-vibratoire sous le ballast quand celui-ci est remplacé (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne).	NC	Depuis quelques années	5 à 10 dB(A) au niveau du piedroit du tunnel.
Spécification des matériels roulants	Pour la conception des nouveaux matériels, la RATP évalue les ambiances sonores intérieures et extérieures du matériel (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne).	NC	NC	NC
Réduction du bruit de crissement au freinage	Utilisation de sabots en bois lorsque les conditions techniques le permette (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne).	NC	NC	NC
Réduction du bruit de roulement	Pose d'absorbeurs dynamiques sur le rail permet de dissiper l'énergie vibratoire du rail sous forme de chaleur. (sans précision pour la CA Paris - Vallée de La Marne).	NC	NC	NC

3. Actions sur le bruit aérien

Le territoire de la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne héberge deux aérodromes : Lognes-Emerainville 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 du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le PPBE de 2^{ème} échéance de l'aéroport de Paris Orly a été approuvé le 14 mars 2013 (arrêté interpréfectoral A.I. 935). 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).

i. PPBE de l'aéroport Paris Orly

Le projet de PPBE de l'aéroport d'Orly, qui devait être disponible en fin d'année 2019, n'a pas pu être pris en compte.

ii. PEB aérodrome de Lognes-Emerainville

La révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville 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.

COMMUNES	ZONES PEB	impact PEB							population totale par commune (Insee 2013)	en %
		Habitations estimées	population par zone				Population estimée toutes zones			
			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)

Les cartes de zonage d'exposition au bruit et les modifications de PLU sont détaillées dans le PEB de l'aérodrome, en annexe du présent PPBE.

iii. PEB aérodrome de Chelles-Le Pin

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

8) PLAN D' ACTIONS

1. Choix des actions et objectifs de réduction du bruit

Rappel des actions possibles :

Actions correctrices	Type d'actions	Source de bruit concernée	Efficacité acoustique	Coût
Limitation à la source	Mise en place d'enrobés phoniques	Routier	+++ (si bruit moteur prédominant)	Surcoût de l'ordre de 20% / enrobé classique
	Maintenance régulière des voiries : renouvellement voies ballast, meulage des voies (ferroviaire), lutte contre l'orniérage (routier)	Transports terrestres	++	Moyen
	Actions de maîtrise du trafic : modification du plan de déplacements, mise à sens unique de voies, interdiction des PL, 2RM...	Routier	++	Faible
	Actions favorisant le report vers des modes de transport moins bruyants : développement des TC, aide à l'acquisition de véhicules électriques, création de pistes cyclables	Routier		Variable
	Renouvellement de la flotte par des véhicules moins bruyants	Ferroviaire, aérien	++	Élevé
	Remplacement des semelles de frein	Ferroviaire	++	Moyen
	Diminution de la vitesse : réduction réglementaire, création de zones 30, aménagements ponctuels de voirie, contrôles de vitesse, radars pédagogiques...	Routier	+	Moyen
	Action de fluidification du trafic : suppression de feux tricolores, gestion du stationnement et des livraisons, mise en oeuvre d'ondes vertes modérantes, systèmes de synchronisation des feux...	Routier	+	Moyen
	Modification des trajectoires et des procédures d'approche	Aérien	++	Faible
Installation de protections acoustiques	Couverture ou semi-couverture de voies	Transports terrestres	++	Elevé
	Mise en place d'écrans anti-bruit ou de merlons	Transports	++ (selon configuration)	Elevé

		terrestres	et bâti)	
Action sur le bâti	Isolation de façade	Toutes	++ (en intérieur seulement)	Elevé

Actions préventives	Types d'action	Pertinence	Coût
Stratégie	Intégration de la prévention du bruit dans les politiques sectorielles (urbanisme, transport, aménagement, habitat)	+++	Faible
Gestion	Mise en place d'un outil de gestion des plaintes	++	Moyen
Sensibilisation	Actions de sensibilisation ciblées (scolaires, agents municipaux, gérants et clientèle d'établissements, bailleurs sociaux...)	++	Faible
	Organisation d'évènements grand public autour du bruit	++	Faible à moyen
Communication	Création d'une rubrique dédiée au bruit sur le site internet de la collectivité	+	Faible
Connaissance	Réalisation de campagnes de mesure de bruit	+	Moyen
	Réalisation d'études de trafic	++	Moyen

Afin d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore, et de préserver les espaces calmes, un projet de plan d'action 2019-2024 a été élaboré.

Le projet de plan d'actions ci-dessous sera consolidé et mis en cohérence avec 4 documents de planification structurants :

- Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2020-2025 approuvé en Conseil Communautaire du 19 Décembre 2019
- Le Schéma de Cohérence et d'Orientations Paysagère (SCOP) approuvé en Conseil Communautaire du 4 Avril 2019
- Le Contrat Local de Santé (CLS) 2019-2022 approuvé en Conseil Communautaire du 10 Octobre 2019
- Le Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) 2020-2025, proposé aux élus du Conseil Communautaire au début du 2^{ème} semestre 2020

Le plan d'action de la CA Paris Vallée de La Marne est structuré autour de 3 axes principaux :

Axe 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs de bruit

Axe 2 : Préserver et mettre en valeur les zones de qualité sonore du territoire

Axe 3 : Améliorer la connaissance, informer, et sensibiliser

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Porteur de l'action	Indicateur	Echéance
Axe n° 1: Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs du bruit	Réduire le bruit routier en limitant le recours au véhicule motorisé individuel	1. Optimiser l'offre de transport en commun	1.1 Solliciter auprès d'Ile de France Mobilités le remplacement de la flotte de bus par des véhicules moins bruyants	CAPVM / IDFm	Nombre de bus remplacés par des bus moins bruyants	2020-2025
			1.2 Adapter les itinéraires et les fréquences de passages aux besoins des usagers et adapter les voiries de façon à absorber les vibrations de passage des bus	CAPVM / IDFm	Part modale des TC Travaux de voirie en faveur des TC	2020-2025
		2. Elaborer un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore	-	CAPVM	Part modale du vélo	févr-22
	Diminuer le bruit des transports en obtenant des gestionnaires d'infrastructures aériennes, ferroviaires et routières la mise en œuvre d'actions sur le territoire	3. Bruit routier : Garantir le traitement effectif des secteurs identifiés dans le cadre du PPBE	3.1. Mobiliser le Conseil Départemental de Seine et Marne pour des actions de réduction du bruit	CAPVM / Communes Département	Nombre de riverains des voies départementales ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à son domicile	2020-2025
			3.2 Mobiliser l'Etat pour des actions de réduction du bruit, en particulier sur la N104	CAPVM / Communes / Etat	Nombre de riverains ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à son domicile	2020-2025

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Porteur de l'action	Indicateur	Echéance
Axe n° 1 (suite) : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs du bruit	Diminuer le bruit des transports en obtenant des gestionnaires d'infrastructures aériennes, ferroviaires et routières la mise en œuvre d'actions sur le territoire (suite)	4. Bruit ferré : S'assurer du traitement effectif des points noirs du bruit	4.1 Mettre en place un groupe de suivi sur la résorption des Points Noirs de Bruit identifiés	CAPVM / Communes / SNCF Réseau	Nombre de points noirs de bruit traités par SNCF Réseau	2019-2024
			4.2. Evaluer la convergence entre le diagnostic réalisé dans le PPBE et les Points Noirs de Bruit ferroviaires identifiés par SNCF Réseau et la RATP	CAPVM / SNCF Réseau / RATP	Nombre de riverains ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à son domicile	2019-2024
		5. Bruit aérien : S'assurer du traitement des nuisances sonores liées à l'aérodrome de Lognes - Emerainville	5.1 Installer deux stations permanentes de capture de bruit (dite la méduse) à Croissy-beaubourg et Emerainville, afin d'initier un suivi sur le long terme, et d'objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome	Bruitparif	Rapports de mesure de bruit	2021 - 2024
			5.2 Participation de la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne et des communes concernées à la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville	ADP / DGAC / CAPVM / Communes / ARALE / Bruitparif	Compte rendu des CCE Lognes / Emerainville Création d'une charte de bonne conduite à destination des usagers de l'aérodrome Encadrement des vols sur certaines plages horaires et interdiction de vol pour les avions	2021-2024
Axe n° 2 : Préserver et mettre en valeur les zones de qualité sonore du territoire	Valoriser et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore par l'aménagement et l'accessibilité de sites verts	6. Aménager et rendre accessible des sites verts	-	CAPVM		2019-2024
		7. Poursuivre la réflexion sur la caractérisation des zones calmes en réalisant une	7.1. Cartographier les zones de circulation apaisées et en projet	CAPVM / Communes	Nombres d'opérations répondant aux critères de zones calmes	2020
	7.2 Identifier d'autres critères de valorisation des zones calmes					
	Préserver les secteurs de bonne qualité sonore identifiés	8. Etudier l'insertion du critère bruit dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) pour la prestation d'entretien des espaces verts	-	CAPVM	Nombre de CCTP incluant des dispositions relatives au bruit	2019-2024
9. Limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur		-	Nb de personnes sensibilisées et de sites entretenus sans recours à des engins motorisés			

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Porteur de l'action	Indicateur	Echéance
Axe n° 3 : Améliorer la connaissance, informer, sensibiliser	Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore, en lien avec les communes	10. S'appuyer sur les actions du Programme Local de L'Habitat (PLH) et du Contrat Local de Santé (CLS) pour sensibiliser les partenaires et les habitants aux nuisances sonores	-	CAPVM	Nombre d'habitant de PVM ayant bénéficié d'une information sur le bruit	2019-2024
		11.Sensibiliser les administrés aux nuisances sonores par le biais de la mallette pédagogique « Kiwi » de Bruitparif	-	CAPVM	Nombre d'actions de sensibilisation à l'environnement sonore	2019-2024
		12.Sensibiliser les personnels communautaires et communaux aux nuisances sonores	-	CAPVM	Nombre d'agents et d'élus sensibilisés	2021
		13.Communiquer sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture	-	CAPVM	Nombre de publications et d'événements	2019-2024
	Renforcer le soutien et le partenariat avec Bruitparif	14.Participer à des événements, réunions, instances organisées par Bruitparif	-	CAPVM / Bruitparif	Nombre de participations de la CAPVM et des communes à des événements, réunions, instances organisées par Bruitparif	2019-2024
		15.Agir avec Bruitparif sur le territoire de la CAPVM	15.1 Développer la connaissance de l'environnement sonore du territoire	CAPVM / Bruitparif	Nombre d'actions réalisées par Bruitparif sur le territoire de la CAPVM	2019-2024

2. Détail des actions portées par la CA Paris – Vallée de La Marne

Les trois axes du plan d'actions de la C.A Paris – Vallée de La Marne se déclinent en 15 actions.

<p>AXE 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs de bruit</p>
--

Du fait de la dangerosité des espaces fortement exposés au bruit sur la santé humaine, la nécessité de faire de ces secteurs une priorité dans la lutte contre le bruit s'impose. Pour cela, le premier objectif est de réduire le bruit à la source dans les espaces extérieurs. En effet, protéger du bruit à la réception (isolation des façades, orientation des pièces de vie, choix des matériaux) permet d'avoir un confort acoustique à l'intérieur des logements mais ne garantit pas l'amélioration de la qualité sonore des espaces extérieurs aux logements.

Les principales sources de bruit à traiter sont :

- Le bruit routier
- Le bruit ferroviaire
- Le bruit aérien

Pour faire face à des situations critiques, des solutions ont été pensées dans des documents d'urbanisme de la région Ile de France, comme dans le Plan de Déplacement Urbain (PDU) qui propose l'optimisation des déplacements ou encore le Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) dans lequel on retrouve la réduction du trafic routier notamment la réduction de vitesse en particulier sur les axes rapides. Sachant que certaines compétences de la C.A Paris – Vallée de La Marne représentent elles aussi des sources de bruit :

- Création, aménagement, entretien et gestion des zones d'activité
- Schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur
- Création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire
- Organisation de la mobilité et des transports publics intercommunaux
- Élaboration du diagnostic du territoire et définition des orientations du contrat de ville
- Collecte et traitement des déchets des ménages et déchets assimilés
- Création ou aménagement et entretien de voiries d'intérêt communautaire ; création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire
- Construction, aménagement, entretien et gestion d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire

De ce fait, les modes de travail participeront nettement à la réduction du bruit.

Enfin, conformément aux objectifs de la loi Grenelle, la réduction des Points Noirs du Bruit (situation critique) est primordiale pour la santé de la population et contribue nettement à l'amélioration de la qualité sonore de l'environnement.

Objectif : Réduire le bruit routier en limitant le recours au véhicule motorisé individuel

Action n°1 - Optimiser l'offre de transport en commun

1. Solliciter auprès d'Ile de France Mobilités le remplacement de la flotte de bus par des véhicules moins bruyants

Le parc de véhicules bus qui circulent sur le territoire est progressivement remplacé par des véhicules moins bruyants (hybrides, électriques, gaz tout liquide.. ou autre technologies plus respectueuses de l'environnement).

2. Adapter les itinéraires et les fréquences de passages de bus aux besoins des usagers, et adapter les voiries de façon à absorber les vibrations

Le développement des transports en commun permet de réduire le trafic automobile individuel et donc de réduire les nuisances sonores liées à circulation routière. La CA Paris – Vallée de La Marne étant gestionnaire de voirie sur une partie restreinte de son territoire (zones d'activité économique notamment), il est choisi de mener une politique volontariste à même de favoriser le report modal, garante de cobénéfices en termes de sécurité comme d'apaisement de l'environnement sonore. Le développement de lignes de bus, constitue une alternative à l'utilisation du véhicule individuel par un maillage du territoire par les transports en commun. L'offre de bus sur le territoire est en cours d'amélioration, pour réduire les nuisances sonores, optimiser l'offre et la qualité de service, et la valoriser auprès de l'utilisateur potentiel.

Action n°2 : Développer le potentiel de pistes cyclables et l'usage des modes doux

L'aménagement de pistes cyclables permet de favoriser les déplacements en mode doux sur le territoire. Cela entraîne une diminution de l'utilisation de véhicules individuels routiers et donc une diminution des niveaux sonores liés au bruit routier. Les caractéristiques du territoire (topographie, urbanisation, population) apparaissent favorables pour développer de manière significative le recours au vélo comme moyen de transport du quotidien.

Une réflexion globale à l'échelle de l'intercommunalité est nécessaire pour optimiser, compléter, relier entre elles les voies cyclables du territoire.

1. Elaborer un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore

L'analyse de l'existant montre que de nombreuses parties du territoire sont pourvues d'aménagement cyclables, mais le maillage souffre de coupures urbaines.

Le schéma directeur cyclable devra permettre d'avoir un diagnostic poussé du réseau cyclable, des services associés (lieux de stationnement, solutions d'entretien/réparation, services de location, stations de gonflage..) et du potentiel d'évolution. Il sera réalisé en lien avec les communes et les gestionnaires d'infrastructures routières d'ici Juin 2021.

Objectif : Diminuer le bruit des transports en obtenant des gestionnaires d'infrastructures aériennes, ferroviaires et routières, la mise en œuvre d'actions sur le territoire

Action n°3 - Bruit routier : Garantir le traitement effectif des secteurs identifiés dans le cadre du PPBE

1. Mobiliser le Conseil Départemental de Seine et Marne pour des actions de réduction du bruit, en particulier sur les RD 224, 934, et 21

Le réseau routier départemental apparaît comme un contributeur majeur aux situations les plus critiques d'exposition au bruit sur le territoire de Paris-Vallée de La Marne. Ainsi, dans le cadre du diagnostic des zones à enjeux mené pour ce PPBE, plus de 5 600 résidents aux abords des routes départementales ont été identifiés en situation de dépassement potentiel des seuils réglementaires.

N°	Communes	Infrastructure	Gestionnaire de l'infrastructure	Estimation de la population en dépassement potentiel	Nombre d'ETS en dépassement potentiel*
1	Brou-sur-Ch., Chelles, Vaires-sur-Marne	D 934	CD 77	163 (Lden) / 11 (Ln)	1
2	Brou-sur-Ch., Chelles	D 34A	CD 77	102 (Lden) (Ln : 0)	0
3	Chelles	D 34	CD 77	120 (Lden) (Ln : 0)	0
4	Chelles	D 224, D 34A	CD 77	139 (Lden) / 41 (Ln)	0
5	Chelles	D 224	CD 77	932 (Lden) (Ln : 0)	0
6	Chelles	D 934	CD 77	1425 (Lden) (Ln : 0)	0
7	Chelles	D 934	CD 77	353 (Lden) / 88 (Ln)	0
8	Chelles	D 934	CD 77	886 (Lden) (Ln : 2)	1
9	Chelles	D 226	CD 77	119 (Lden) / 96 (Ln)	0
10	Champs-sur-Marne	D 104	CD 77	38 (Lden) (Ln : 0)	0
11	Pontault-Combault	N 104	DiRIF	118 (Lden) / 78 (Ln)	1
12	Pontault-Combault	N 104	DiRIF	174 (Lden) / 38 (Ln)	1
13	Pontault-Combault	N 104	DiRIF	201 (Lden) (Ln : 3)	0
14	Roissy-en-Brie	D 21	CD 77	534 (Lden) / 104 (Ln)	0

Détail des secteurs à enjeux pour le bruit routier

Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement des routes de compétences départementales, approuvé par le département le 29 Avril 2013, avait mis en lumière l'impact de plusieurs voies départementales sur le territoire de Paris-Vallée de La Marne définissant plusieurs secteurs sensibles : RD 199 (Champs-sur-Marne, Noisiel, et Torcy), RD 10p (Noisiel), RD 128 (Torcy), RD 934 (Chelles), RD 224 (Chelles), RD 34 (Chelles), RD 34a (Chelles). Pour autant, aucune action ciblée de réduction du bruit sur ces axes départementaux identifiés, n'était mentionnée dans ce même document. Et logiquement, ces voies apparaissent à nouveau dans le diagnostic mené par BruitParif dans le cadre de l'élaboration du PPBE 2019-2024 de la CA Paris-Vallée de La Marne.

La collectivité a envoyé un courrier le 3 Octobre 2019 au département de Seine et Marne pour connaître les actions de traitement du bruit routier programmées dans les 5 ans sur son territoire. Les éléments de réponses apportés sont détaillés page 64 et 65.

La CA Paris Vallée de La Marne maintiendra une vigilance toute particulière pour que le Conseil Départemental présente un bilan des actions réalisées sur les 7 axes identifiés dans par BruitParif, et inscrive à son programme d'actions les axes et secteurs apparaissant les plus critiques en termes d'impact sanitaire sur les populations exposées (RD 224, RD 934, et RD21).

Selon les caractéristiques de chaque axe, les interventions permettant de réduire le bruit à la source seront demandées, qui pourront consister en un réaménagement de voirie à même de limiter le trafic et/ou de la vitesse des véhicules, la pose d'enrobés phoniques sur les axes à vitesse élevée ou encore l'interdiction pour les véhicules les plus bruyants ; en dernier recours l'isolation phonique des logements exposés (se référer aux « rappels des actions possibles », page 93).

2. Mobiliser l'Etat pour des actions de réduction du bruit, en particulier sur la N104

Le réseau routier national apparait comme un contributeur aux situations critiques d'exposition au bruit sur le territoire de Paris-Vallée de La Marne. Ainsi, dans le cadre du diagnostic mené pour ce PPBE, près de 500 résidents de Pontault-Combault aux abords de la N104 ont été identifiés en situation de dépassement potentiel des seuils réglementaires.

Les interventions permettant de réduire le bruit à la source et le contrôle d'efficacité des protections acoustiques existantes seront demandés, et, le cas échéant, la réalisation de travaux complémentaires.

Action n°4 : S'assurer du traitement effectif des points noirs identifiés par SNCF **Réseau**

1. Mettre en place un groupe de suivi sur la résorption des Points Noirs de Bruit identifiés

Les axes ferroviaires gérés par la SNCF ont été identifiés comme une des sources de bruit majeures pour les habitants de la CA Paris – Vallée de La Marne. Près de 2 000 riverains, et 2 établissements sensibles, apparaissent en situation de dépassement potentiel des seuils

réglementaires dans les secteurs identifiés comme prioritaires, ce qui justifie l'intervention du gestionnaire dans ces secteurs.

N°	Commune	Gestionnaire de l'infrastructure	Estimation de la population en dépassement potentiel	Nombre d'ETS en dépassement potentiel*
A1	Chelles	SNCF Réseau	270 (Ln) / 72 (Lden)	0
A2	Chelles	SNCF Réseau	708 (Ln) / 134 (Lden)	0
B1	Vaires-sur-Marne	SNCF Réseau	25 (Ln) / 23 (Lden)	0
B2	Vaires-sur-Marne	SNCF Réseau	408 (Ln) (Lden : 0)	1
C	Pontault-Combault	SNCF Réseau	236 (Ln) / 138 (Lden)	1
D	Roissy-en-Brie	SNCF Réseau	297 (Ln) / 195 (Lden)	0

Détail des zones à enjeux pour le bruit ferré

* Détail des établissements : Groupe Parc de l'Aulnay, Vaires-sur-Marne (secteur B2) ; CM.P. du Val muguet, Pontault-Combault (secteur C).

2. Evaluer la convergence entre le diagnostic réalisé dans le PPBE et les Points Noirs de Bruit ferroviaires identifiés par SNCF Réseau et la RATP

Les critères acoustiques appliqués par SNCF Réseau et la RATP se basent sur des modélisations fines sur les secteurs en dépassement potentiels des seuils réglementaires apparaissant dans les cartographies stratégiques de bruit, la réalisation de mesures, et la recherche du critère d'antériorité de chaque bâtiment. L'application de l'ensemble de ces critères conduit à une sélection restreinte des bâtiments effectivement classés en Points Noirs de Bruit Ferroviaires, et appelés à bénéficier des interventions de traitement de façade que le gestionnaire est tenu de mettre en place. Ainsi, des habitations fortement exposées dont la situation diffère très peu peuvent se voir exclues du dispositif opérationnel de résorption, ce qui risque de susciter incompréhension et mécontentement chez les habitants concernés.

L'utilisation d'une méthodologie différente basée sur la quantification des impacts sanitaires subis par les riverains, conduira à revoir à la hausse le nombre de riverains significativement impactés par le bruit ferré.

Dans ce cadre, la CA Paris-Vallée de La Marne évaluera en lien avec le gestionnaire, le niveau de convergence entre le diagnostic des impacts sanitaires, et le recensement des Points Noirs de Bruit à traiter selon la méthodologie utilisée dans les études acoustiques menées par SNCF Réseau. La CA Paris Vallée de La Marne favorisera une intervention dépassant les seuls points noirs de bruit ferroviaires confirmés par le gestionnaire.

Action n°5 : S'assurer du traitement effectif des nuisances sonores liées à l'aérodrome de Lognes - Emerainville

Le fonctionnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville est identifié comme un élément fortement impactant dans l'environnement sonore de Paris Vallée de la Marne, présent dans plusieurs des secteurs à enjeux du territoire. La très forte expression du sujet lors de la consultation publique a renforcé sa volonté d'engagement dans la gestion de cette problématique. L'analyse de l'ensemble des avis émis, réalisé avec l'appui technique de Bruitparif, a permis d'affiner la compréhension des mécanismes en jeu et de réfléchir à une stratégie d'intervention.

1. Installer deux stations permanentes de mesure de bruit (dite la méduse) à Croissy-Beaubourg et Emerainville, afin d'initier un suivi sur le long terme, et d'objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome

A l'occasion de l'élaboration du PPBE, le constat a été fait du manque de données récentes et détaillées sur l'exposition au bruit aérien autour de l'aérodrome. Celui n'entre pas dans le champ d'application de la Directive européenne 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement, et les cartes de bruit réalisées par Bruitparif, le centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France, n'ont pu s'appuyer ni sur des résultats de mesure récentes ni sur des données de trafic fidèles à l'augmentation de l'activité de vols de loisir et des écoles d'aviation. En conséquence, Bruitparif prend l'engagement d'installer deux stations permanentes de capture de bruit autour de l'aérodrome. Cette campagne de mesures permettra enfin 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 étant le préalable indispensable à toute politique de gestion efficace.

Le Plan d'Exposition au Bruit 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 projections de trafic étaient de 80 000 mouvements par an à 5 ans, 90 000 à 10 ans et 100 000 à 15 ans. L'enquête publique s'est déroulée du 1^{er} au 31 octobre 2018 a suscité un intérêt essentiellement sur la commune d'Emerainville. Comme indiqué dans le rapport d'enquête publique, le non-respect des trajectoires, principal sujet évoqué lors de la consultation publique, n'est pas le sujet de la révision du PEB mais relève plutôt de la police aéronautique. En conséquence, c'est bien sur la remobilisation des autorités en capacité de sanctionner les manquements que portera l'action de la CA Paris Vallée de la Marne et de Bruitparif en CCE (voir sous-action suivante).

2. Participation de la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne et des communes concernées aux CCE (Commission Consultative de l'Environnement) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville

Paris Vallée de la Marne, avec l'appui de Bruitparif, entend peser pour que les instances de régulation jouent pleinement leur rôle pour permettre un fonctionnement de la plateforme compatible avec la qualité de vie et la santé des populations ; en premier lieu, la Commission Consultative de l'Environnement (CCE), celle-ci étant sous la responsabilité du représentant de l'Etat. Elle veillera en particulier à ce que cette commission se réunisse à une fréquence suffisamment soutenue pour permettre un réel suivi de l'ensemble des dossiers à traiter, et pour que la voix des riverains et de leurs représentants puisse être réellement entendue.

Au sein de cette instance, Paris Vallée de la Marne plaidera pour une remise à plat du fonctionnement de la plateforme garante du respect de la tranquillité des riverains et fera des propositions tenant compte des revendications fortement exprimées à l'occasion de la consultation publique du PPBE.

Lors de la CCE du mercredi 21 juillet 2021, trois décisions ont été prises à l'unanimité :

- L'installation par Bruitparif de deux stations permanentes de capture de bruit (voir action 5.1), afin d'objectiver les nuisances sonores
- L'actualisation et/ou la modification de la charte de bonne conduite à destination des usagers de l'aérodrome. La charte sera partagée aux participants du comité, afin que des propositions d'ajout ou de modification soient faites lors de la prochaine réunion. La charte intégrera une procédure de moins de bruits qui sera recommandée par le GALE
- L'encadrement des vols de certaines plages horaires du samedi et du dimanche, en instituant une interdiction de vol pour les avions les plus bruyants

Lors des prochaines CCE, d'autres propositions pourront être faites, notamment sur :

- *Un plafonnement global du nombre de mouvements,*
- *Le respect d'horaires de fonctionnement comprenant des plages sans avions notamment pendant la pause méridienne,*
- *Le respect des plans de vols existants ou leur refonte pour permettre l'arrêt du survol des zones les plus densément peuplées, en particulier autour d'Emerainville-Malnoue,*
- *L'application de sanctions effectives en cas de violation manifeste des procédures autorisées, en termes de trajectoires ou d'altitude de survol,*
- *La mise en place d'un service d'écoute permettant aux riverains de contacter la plateforme à tout moment et pour tout type de signalement.*

Ces propositions seront présentées par Bruitparif lors des Commissions Consultatives de l'Environnement, avec l'appui des élus des communes concernées (Emerainville, Lognes, Croissy-Beaubourg, Lognes, Torcy, Champs-sur-M., Pontault-C. et Roissy-en-B.) et de la Communauté d'Agglomération Paris - Vallée de la Marne.

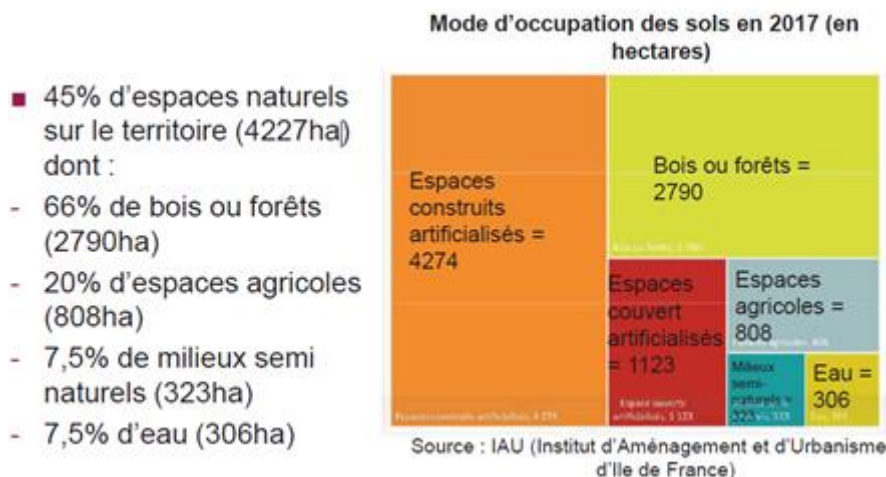
AXE 2 : Préserver et mettre en valeur les zones de qualité sonore du territoire

Pour protéger les zones calmes et offrir aux habitants de la C.A Paris Vallée de La Marne un lieu d'épanouissement quotidien, plusieurs actions peuvent être proposées dans le PPBE. Les zones calmes étant révisables tous les 5 ans dans le cadre de la révision du PPBE, elles donnent l'opportunité de s'interroger sur la concordance entre les besoins des habitants et les aménagements mis en place afin d'entretenir et de préserver l'attractivité.

Objectif : Valoriser et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore par l'aménagement et l'accessibilité de sites verts

Action n°6 - Aménager et rendre accessible des sites verts

Le territoire est composé à 45% d'espaces naturels, ce qui représente une surface de 4227ha :



Les espaces verts gérés par la CA (542ha) sont déjà largement aménagés pour l'accueil du public.

Le bois de Brou sur Chantereine a été ouvert au public en 2019.

Plusieurs espaces verts sont en projet ou à l'étude

- Parc du Sempin à Chelles (maîtrise d'ouvrage SAFER).
- Colline de Gibraltar à Champs-sur-Marne (maîtrise d'ouvrage EPAMARNE)
- Canal de Chelles : Etude pour l'amélioration de l'accessibilité et de l'attractivité de cet itinéraire naturel

La CA Paris - Vallée de La Marne participe à ces projets soit financièrement soit en termes de gestion.

Suite à la validation du SCOP (Schéma de Cohérence et d'Orientations Paysagères), la CAPVM travaille avec les communes pour étudier la mise en œuvre des 5 projets identifiés et proposés comme base de réflexion pour des éventuelles modifications des PLU :

- La liaison Marne-Dhuys
- Le croissant fertile
- Le couloir Marne-Ferrières
- La promenade du Merdereau
- Le développement de la vallée du Morbras

Par ailleurs la CAPVM continuera à entretenir les accès aux espaces verts qu'elle gère de manière à préserver leur attractivité.

Action n° 7 : Poursuivre la réflexion sur la caractérisation des zones calmes

1. Identifier d'autres critères permettant de valoriser les zones calmes

La CA Paris - Vallée de la Marne étudiera avec les communes quels autres critères peuvent être ajoutés pour renforcer l'attractivité des zones calmes (exemple : réglementation du survol des drones dans les zones calmes). Les modalités de respect des critères choisis seront également étudiées (arrêtés municipaux...)

2. Cartographier les zones de circulation apaisées (zones 30) déjà réalisées et en projet

Le travail de cartographie mené avec le SIG de l'agglomération doit se poursuivre afin d'avoir une vision générale et exhaustive de l'ensemble du territoire sur ces questions.

Objectif : Préserver les secteurs de bonne qualité sonore identifiés

Action n° 8 : Etudier l'insertion du critère bruit dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) pour la prestation d'entretien des espaces verts

La CA Paris - Vallée de la Marne passe par des marchés pour entretenir une partie des espaces verts du territoire (élagage et entretien des espaces verts dans les zones d'activités). Lors du prochain renouvellement de ces marchés, la CA Paris - Vallée de la Marne étudiera la possibilité de prendre en compte la question du bruit.

Action n°9 - Limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur

L'entretien des espaces verts avec des appareils à moteur provoque d'importantes nuisances sonores. Des vaches en pâturage viennent remplacer en partie cet entretien motorisé sur le parc de Noisiel.

Des brebis remplacent en partie l'entretien motorisé des abords végétalisés des bassins rue du Tir (Chelles), bassin Cavoy (Courtry), et de d'autres parcs du territoire.

Pour continuer à limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur, la CAPVM :

- sensibilisera les personnes en charge de l'achat de matériel à la question du bruit
- étudiera le développement du pâturage sur d'autres sites

AXE 3 : Améliorer la connaissance, informer, et sensibiliser

L'enjeu est de renforcer la compréhension des impacts sanitaires du bruit, mais aussi de mieux intégrer ce sujet dans les politiques de l'agglomération ou les constructions et opérations d'aménagement. Le but est d'apporter une connaissance à la notion du bruit afin de soutenir une approche plus citoyenne vis-à-vis à une problématique où chacun peut être victime ou acteur du bruit.

Objectif : Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore, en lien avec les communes

Action n°10 – S'appuyer sur les actions du Programme Local de L'Habitat (PLH) et du Contrat Local de Santé (CLS) pour sensibiliser les partenaires et les habitants aux nuisances sonores

Informé et sensibilisé représente une démarche importante dans la lutte contre le bruit.

i) Le Contrat Local de Santé (CLS)

Le plan d'actions 2019-2024 du Contrat Local de Santé a été validé lors du conseil communautaire du 10 Octobre 2019.

La CA Paris Vallée de La Marne informera et sensibilisera les acteurs du CLS aux enjeux liés au bruit sur le territoire.

Le Contrat Local de Santé répond aux besoins du territoire, et notamment :

- Renforcement de la densité médicale et de l'offre de soins, en soutenant tout projet en émergence (MSP, regroupements médicaux...)
- Amélioration de l'accessibilité aux soins de tout public, et plus particulièrement, les publics fragilisés (enfants, jeunes, étudiants, personnes âgées, personnes en fragilité sociale)
- Une prise en compte des besoins en santé pour les « quartiers politique de la ville » (QPV)
- Cohésion territoriale des professionnels de santé et cohérence des parcours de soins
- Coordination des actions de prévention, en lien étroit avec les besoins du territoire
- **Renforcer le positionnement de la CAPVM, comme acteur de santé porteur d'une stratégie globale à l'échelle de son territoire, dans tous les axes de ses compétences structurantes (mobilité/transport, urbanisme/habitat, environnement...)**

4 axes stratégiques sont retenus dans le Contrat Local de Santé (CLS) :

- Le renforcement de la CAPVM comme acteur de santé
- Le soutien à l'offre de santé sur le territoire
- **La compréhension et la prise en charge des déterminants environnementaux de santé**
- **L'accompagnement des acteurs à relever les principaux enjeux de santé du territoire**

ii) Le Programme Local de l'Habitat (PLH)

Le Programme Local de l'Habitat (PLH) 2020-2025 a été validé lors du conseil communautaire du 19 Décembre 2019.

Les orientations y figurant sont les suivantes :

- Répondre aux besoins en logements croissants
- Produire des logements abordables
- Saisir les opportunités d'innovation
- Recoudre le tissu urbain via les opportunités foncières
- Réduire le risque de déqualification de l'offre ancienne

La notion de protection contre les nuisances sonores pourra être abordée à l'occasion des actions d'information qui seront réalisées dans le cadre du PLH sur le parc public comme sur le parc privé, auprès des acteurs et des habitants.

Ces actions de sensibilisation permettront la prise en compte progressive de cette notion dans les politiques de construction et de rénovation de l'habitat, aussi bien pour le parc privé que le parc social.

Concernant le parc privé, la CA Paris - Vallée de La Marne met en place dès 2020 une Plateforme Territoriale de Rénovation Energétique (PTRE) visant à accompagner les particuliers dans leurs travaux de rénovation énergétique. La thématique bruit sera également abordée par les conseillers PTRE.

Action n° 11 - Sensibiliser les administrés aux nuisances sonores par le biais de la mallette pédagogique « Kiwi » de Bruitparif dans le cadre des animations de la Maison de l'Environnement

La mallette pédagogique « Kiwi » permet de mettre en place des actions de sensibilisation aux enjeux sonore et de prévention des risques auditifs en milieu scolaire. Centrés sur les pratiques d'écoute de musiques amplifiées, les contenus pédagogiques proposés permettent une compréhension de l'ensemble des phénomènes du bruit et améliorent la prévention auprès des jeunes.

Cet outil sera utilisé au cours de séances dans les établissements scolaires, lors d'événements organisés par la CA Paris-Vallée de la Marne (Maison de l'Environnement Vagabonde, Oxytrail, Festival Par Has'art...), et sera également proposé pour les événements des communes (semaine du développement durable, forum des

associations...). L'objectif est de mettre en place de manière pérenne une sensibilisation ciblant cet enjeu de santé publique.

Action n°12 - Sensibiliser les personnels communautaires et communaux aux nuisances sonores

Une bonne connaissance de la problématique bruit et des bonnes pratiques de la part des personnels permettra de mettre en place une culture commune de nature à permettre une meilleure compréhension et prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.

Des actions de sensibilisation au bruit pourront être proposés aux agents communaux et communautaires, balayant l'ensemble de la thématique : rappel des notions de base en acoustique, propagation sonore du bruit des infrastructures, actions de prévention et curatives, les bonnes pratiques au quotidien....

Action n°13 - Communiquer sur les modes de déplacements alternatifs à la voiture

Le bruit routier est la première nuisance sonore sur le territoire de la CA Paris Vallée de la Marne et la réduction du trafic routier permettrait de réduire ces nuisances.

La CA Paris - Vallée de La Marne fera connaître (communication et lors événements) aux habitants et aux entreprises du territoire, les modes de déplacements alternatifs existants et les aides financières : achat de Vélo à Assistance Electrique, aide au covoiturage, tiers-lieu (zones de co-working pour le télétravail)...

Objectif : Renforcer le soutien et le partenariat avec Bruitparif

Action n°14 : Participer à des évènements, réunions, instances organisées par Bruitparif

Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France, accompagne les collectivités territoriales dans leurs actions au titre de leurs compétences spécifiques pour le bruit dans l'environnement. Depuis 2018, la CA Paris – Vallée de La Marne est membre de Bruitparif et a bénéficié à ce titre d'un soutien spécifique dans l'élaboration et la mise à disposition des cartes stratégiques de bruit du territoire, et à la rédaction de ce PPBE.

En tant que membre de Bruitparif, la CA. Paris – Vallée de La Marne participera à la vie de l'association et à l'élaboration de son programme d'actions, et sera conviée aux journées techniques, réunions thématiques et autres évènements organisés par Bruitparif. Ces évènements seront également proposés aux communes de l'agglomération.

Action n°15 : Agir avec Bruitparif sur le territoire de la CAPVM

1. Développer la connaissance de l'environnement sonore du territoire

Des actions permettant une connaissance plus fine de l'environnement sonore du territoire pourront être sollicitées, comme la réalisation de campagnes de mesures de bruit sur des secteurs identifiés dans le cadre de ce PPBE ou permettant l'évaluation des actions mises en place par les gestionnaires. La réalisation des campagnes de mesures complémentaires pourra permettre, par exemple, de mesurer l'impact du bruit dans les zones de bâti tertiaire (bureaux notamment).

2. Agir en partenariat avec les acteurs du territoire

Bruitparif pourra être sollicité dans le cadre des contacts avec les acteurs du territoire (gestionnaires d'infrastructures de transport, aménageurs, institutions...) Le soutien et la participation de Bruitparif pour l'organisation d'évènements grand public autour de la thématique du bruit pourront également être sollicités.

III. ANNEXES

1) GLOSSAIRE ET LEXIQUE DES ABREVIATIONS

➤ 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 du 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

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.

➤ **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 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'État, 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 suite à 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, administratif, 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.

2) LISTE DES ÉTABLISSEMENTS CLASSÉS ICPE A POTENTIELLEMENT BRUYANTS SUR LE TERRITOIRE DE PARIS VALLEE DE LA MARNE

Numéro inspection	Nom établissement	Code postal	Commune
65.00322	CARREFOUR FRANCE	77311	CHAMPS SUR MARNE
65.00471	BERTHOLLET AAM INDUSTRIE (ex MEURANT)	77500	CHELLES
65.00442	CENTRE COMMERCIAL CHELLES 2	77508	CHELLES
65.00415	CHELLES CHALEUR	77500	CHELLES
65.0046	DAC (EX SOPAR)	77500	CHELLES
65.0049	GENERIS Chelles	77500	CHELLES
65.00498	REVIVAL	77500	CHELLES
65.00462	SNBL	77500	CHELLES
65.08474	TRABET	77500	CHELLES
65.10618	UGI DISTRIBUTION (ex GAZ ENERGIE DISTRI)	77500	CHELLES
65.07026	LOG INSTAL	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.09337	Laboratoires PRODENE KLINT	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.00775	SCI PEC CROISSY BEAUBOURG	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.01451	SCI PEC LOGNES (ex IMMOLOGNES)	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.00779	SOGESTOCK	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.00794	YAMAHA MUSIQUE FRANCE	77183	CROISSY BEAUBOURG
65.10547	CAA BURTON	77185	LOGNES
65.01438	FONCIERE MOZART	77185	LOGNES
65.01447	GEOVAL (ex SAN Marne la Vallée / Dalkia)	77185	LOGNES
65.08698	HSBC	77185	LOGNES

65.1214	LOGISTA FRANCE (ex ALTADIS DISTRIBUTION)	77185	LOGNES
65.06707	LOGISTOCK	77185	LOGNES
65.01433	Ministère de l'intérieur - SIVM	77185	LOGNES
65.0143	ROTOFRANCE IMPRESSION	77185	LOGNES
65.01454	SOFRILOG Marne	77185	LOGNES
65.02048	APS AUTOLUBRIFICATION PRODUIT SYNTHESE	77186	NOISIEL
65.02782	Société immobilière de Noisiel - NESTLE	77186	NOISIEL
65.0231	AUTO 4	77112	PONTAULT COMBAULT
65.12373	AUTO OPREMA	77340	PONTAULT COMBAULT
65.02284	SAS ARMABESSAIRE	77340	PONTAULT COMBAULT
65.08139	ARGAN (ex GEC 4 ex. ORI AQUARIUS)	77680	ROISSY EN BRIE
65.02789	SIMA	77200	TORCY
65.12368	EDF TAC	77360	VAIRES SUR MARNE

Source : <http://www.installationsclassees.developpement-durable.gouv.fr/> / Base des Installations Classées

3) PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DES GRANDES INFRASTRUCTURES ROUTIERES DE COMPETENCE COMMUNALE

Au titre de la Directive européenne 2002/49/CE, les communes restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures routières (routes à plus de 3 millions de véhicules par an) sont tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies. Le PPBE d'agglomération de Paris Vallée de la Marne englobe le PPBE « grandes infrastructures communales » (voir page 28) : il s'agit, dans le tableau ci-dessous, des actions réalisées ou programmées sur ces voies.

Commune	Voie	Actions réalisées depuis 10 ans	Actions programmées dans les 5 ans	Actions touchant l'ensemble du réseau
Chelles	Avenue des Sciences	-	Création de plateaux surélevés (2020) Suppression d'un carrefour à feux (angle Av Lavoisier, 2020)	-Limitation de vitesse 50 km/h sur l'ensemble de la ville -Extension des zones 30 et zones de rencontre -Campagnes de maintenance des chaussées -2 radars pédagogiques mobiles
Chelles	Av F. Mitterrand	-	-	
Chelles	Bd P. Mendès-France	Création de plateaux surélevés (2015-2018)	-	
Chelles	Rue René Salle	-	-	
Chelles	Ex RN 34	-	-	
Vaires-sur-Marne	Ruelle aux Loups	N.C.	N.C.	N.C.

4) SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PENDANT LA 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 plan de prévention du bruit dans l'environnement (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.

Toutes les contributions ont été prises en compte, même lorsqu'elles se situaient en dehors de l'objet de la consultation (ex : bruit de voisinage) ou du territoire de Paris Vallée de la Marne (habitants d'autres communes impactées par l'aérodrome de Lognes-Emerainville).

2. Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Paris Vallée de la Marne s'est déroulée du 18 janvier au 19 mars 2021.

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 ont été 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 ont été utilisés pour annoncer la consultation :

- Un avis administratif, imposé par la réglementation, dans la presse (**Le Parisien du 04.01.2021**, éditions de Seine-et-Marne)
- Une page web, <https://www.agglo-pvm.fr/lagglomeration/la-communaute-daggglomeration/actualite/prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-1-3544> donnant accès au document et relayée dans les actualités du site depuis la page d'accueil pour assurer une bonne visibilité de l'information
- Un article illustré (2 pages) a été rédigé et publié dans le magazine « Commune agglo » de janvier 2021.
- Les réseaux sociaux, via la publication d'un post Facebook

Les supports d'expression mis à la disposition du public

Le rapport complet était disponible en ligne sur <https://www.agglo-pvm.fr> et un exemplaire papier était également consultable au siège de la Communauté d'Agglomération, 5 Cours de l'Arche Guédon 77220 Torcy (du lundi au vendredi, de 9h30 à 11h30 et de 14h00 à 16h00), du 18 janvier au 19 mars 2021.

Les contributions pouvaient être exprimées par voie électronique à l'adresse consultationpublique-ppbe@agglo-pvm.fr, ou par courrier adressé à l'agglo ; un registre papier était également ouvert à cet effet au siège de l'autorité compétente.

3. Analyse statistique des contributions

La participation du public a été particulièrement importante : 289 observations ont été recueillies au cours des deux mois de consultation, signe d'une très forte mobilisation citoyenne autour de la thématique du bruit et de la pertinence des outils de communication mis en place par Paris Vallée de la Marne pour la favoriser.

Les statistiques de fréquentation liées aux différentes publications sont les suivantes :

- Site de l'agglomération du 18 janvier au 19 mars 2021 :
 - o <https://www.agglo-pvm.fr/actions-et-projets/prevention/prevention-du-bruit-dans-lenvironnement> : page vue 23 fois
 - o <https://www.agglo-pvm.fr/lagglomeration/la-communaute-daggglomeration/actualite/prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-1-3544> : actualité vue 524 fois

- Nombre de "vues" sur les réseaux sociaux :
 - post du 18 janvier : <https://www.facebook.com/agglopvm/posts/1355316744814598> : 13 j'aime, 849 utilisateurs atteints, 1 commentaire, 4 partages, 15 clics sur la publication
 - post du 24 février : <https://www.facebook.com/agglopvm/posts/1378348402511432> : 12 j'aime, 1749 utilisateurs atteints, 11 commentaires, 10 partages, 97 clics sur la publication
 - post du 17 mars : <https://www.facebook.com/agglopvm/posts/1394478384231767> : 10 j'aime, 625 utilisateurs atteints, 3 partages, 17 clics sur la publication

Les contributeurs

La très grande majorité des contributeurs ont utilisé la voie électronique. Seulement 4 courriers ont été reçus par voie postale, et 2 avis consignés sur le registre mis à disposition au siège.

Il est à noter que quelques personnes ont pu s'exprimer à plusieurs reprises (pour compléter un premier message par exemple) et utiliser à cet effet des canaux de communication différents. Dans ce cas, chaque envoi a été comptabilisé comme une contribution même si l'auteur et le motif sont les mêmes, du moment que les contenus étaient différents.

Les contributions émanent en quasi-totalité de particuliers, parfois en relais d'associations locales qui ont été très actives pour inciter leurs adhérents et simples riverains à participer à la consultation. Ponctuellement, des contributeurs ont indiqué s'exprimer au nom de leur copropriété.

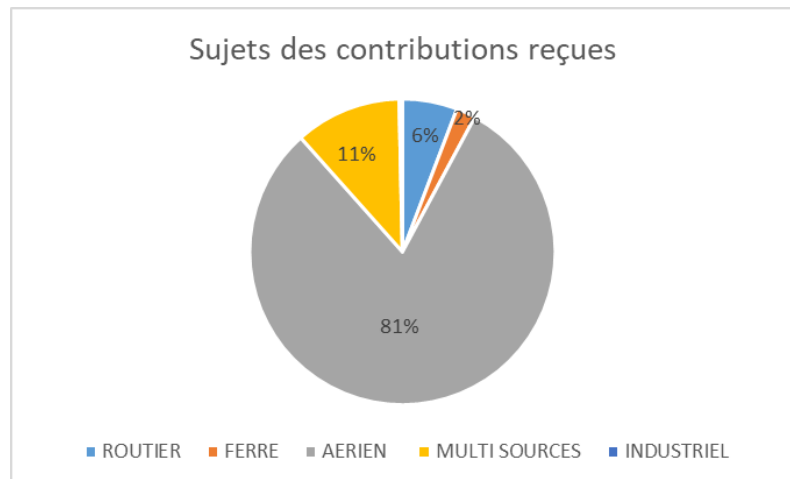
Les seules exceptions concernent :

- Deux courriers ou courriels adressés par des élus : le maire d'Emerainville et le maire-adjoint à la proximité à Collégien.
- Deux contributions détaillées rédigées par des associations : par l'association ARALE (Association des Riverains de l'Aérodrome de Lognes-Emerainville, portant sur l'activité de l'aérodrome, et par l'association ADEQUA (Agir pour le développement de la qualité de vie et du patrimoine sur les communes de Marne et Chantereine et environs) qui livre des observations sur le PPBE dans sa globalité.
- Deux contributions d'acteurs économiques implantés sur le territoire (Emerainville) ou à proximité (Noisy-le-Grand), les deux indiquant abandonner leur site d'activité actuel en raison du bruit des avions.

Les sujets abordés par les contributeurs

Les contributions ont généralement pour objectif d'attirer l'attention sur une ou plusieurs sources de nuisances sonores, et pour certaines de formuler des propositions d'actions à mener. La majorité a porté sur une seule source de bruit des transports. Seulement 11% ont été classées en « multi sources », dénonçant l'impact simultané de plusieurs sources de bruit présentes dans leur environnement proche. Enfin, un seul retour concerne le bruit émis par une installation industrielle.

Nb messages	TOTAL
ROUTIER	16
FERRE	6
AERIEN	236
MULTI SOURCES	30
INDUSTRIEL	1
TOTAL	289



L'élément marquant est la très forte prédominance du sujet bruit aérien : 81% des contributions concernent cette problématique, avec comme enjeu central les nuisances sonores liées à l'activité de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, qui revient également dans une bonne part des messages classés en « multi sources ».

4. L'aérodrome de Lognes-Emerainville, sujet phare de la consultation du public

Parmi les 236 contributions relatives au bruit aérien, qui représentent à elles seules 81% du total des contributions, toutes concernent le fonctionnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, avec dans un petit nombre de cas référence à d'autres types de survols également.

Il faut rappeler en préambule que le sujet était bien identifié par les élus du territoire comme un enjeu central. Pour preuve, la volonté de Paris Vallée de la Marne de se saisir de l'élaboration de son PPBE pour traiter de cette problématique, alors que l'application stricte de la Directive européenne ne concerne que les trois grandes plateformes aéroportuaires franciliennes (Paris-Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget) et qu'en conséquence aucune situation de dépassement des seuils réglementaires n'est identifiée sur le territoire pour le bruit aérien.

Pour autant, l'exposition au bruit aérien a été traitée dans sa globalité en tant qu'enjeu sur le territoire (aérodrome de Lognes-Emerainville, mais aussi de Chelles-Le Pin et survol du sud du territoire par les avions en provenance et à destination de l'aéroport de Paris-Orly : voir pages 35-36 du projet de PPBE), et 3 secteurs parmi les plus impactés par le fonctionnement de l'aérodrome de Lognes-Emerainville ont été retenus comme secteurs à enjeux du PPBE, sur les communes d'Emerainville, Croissy-Beaubourg, Lognes et Torcy. L'invitation à participer à la consultation publique, parue dans le magazine Commune Agglo de janvier 2021, présentait d'ailleurs un encart consacré au bruit aérien et notamment celui de cet aérodrome.

L'analyse des contributions reçues (trop nombreuses pour une présentation exhaustive et des réponses individuelles) permet de compléter cette approche technique avec un reflet précis du ressenti des riverains, qui aura vocation à renforcer la prise en compte de cette problématique dans la version définitive du PPBE

4.1 Le détail des nuisances sonores provoquées par l'aérodrome de Lognes-Emerainville

- Des nuisances perçues sur une large emprise géographique

Si « l'épicentre » de la zone impactée peut être située sur la commune d'Emerainville, et en particulier au niveau du hameau de Malnoue, dont les habitants se sont exprimés massivement sur le sujet, des plaintes ont également émané d'autres communes (nord de Roissy-en-Brie) y compris extérieures à Paris Vallée de la Marne : jusqu'à Noisy-le-Grand (quartier des Yvris / Richardets) à l'ouest et Collégien à l'est.

- Un nombre de vols en nette hausse

L'intensification du trafic sur la plateforme est remontée de manière unanime. La tendance est perçue comme remontant à plusieurs années dans beaucoup d'avis, pour d'autres elle est beaucoup plus récente et parfois associée à la sortie du premier confinement. L'augmentation du nombre d'écoles de pilotage sur le site est souvent pointée, et avec elle l'augmentation des tours de piste.

Pour beaucoup, la densité urbaine actuelle autour de la plateforme n'est pas compatible avec l'intensification de son exploitation.

- Des nuisances majorées par le non-respect des trajectoires et des altitudes de survol

Un sentiment d'incompréhension est exprimé devant le survol récurrent des habitations, souvent à altitude suffisamment basse pour identifier l'avion (voire le pilote). Cela est perçu comme une violation des plans de circulation en vigueur et engendre un sentiment d'insécurité (peur d'un crash sur des zones habitées) et également de perte d'intimité.

- Des appareils particulièrement bruyants

La variabilité des niveaux d'émission des différents types d'appareils est pointée. L'impact d'avions particulièrement bruyants est pointé, alors que les survols par des modèles plus récents et/ou à échappements munis de silencieux, malheureusement minoritaires, peuvent être mieux tolérés, même fréquents. Il est évoqué un « plan d'équipement » négocié dans les années 90 entre les différentes parties, qui avait permis à l'époque de doter les avions les plus bruyants d'échappements plus performants. Des vols d'hélicoptères sont également déplorés, moins fréquents toutefois.

- Un sentiment d'abandon du côté des riverains, d'impunité du côté des usagers contrevenant aux bonnes pratiques de vol

La situation est rendue d'autant plus pénible qu'aucun des leviers habituellement mobilisables pour faire cesser un trouble de la tranquillité publique ne semble opérationnel, que ce soit au niveau de la plateforme elle-même, de la tour de contrôle, de la DGAC, des écoles de pilotage, de la gendarmerie locale. Non-réponse, refus d'intervention, moqueries voire menaces sont rapportés. Au total, le tableau qui se dégage est celui d'une situation très tendue entre les parties.

- D'autres impacts environnementaux, sociaux, économiques, psychologiques

On relèvera enfin, de manière non anecdotique :

- la pollution atmosphérique générée par l'activité de l'aérodrome, notamment du fait des passages à proximité des habitations, dans un contexte de prise de conscience partagée quant à l'urgence environnementale,
- la dépréciation immobilière des biens exposés,
- l'inéquité de s'être vu imposer un maintien à domicile (confinement, télétravail, chômage) qui ne s'est manifestement pas appliqués aux utilisateurs de l'aérodrome pour leurs loisirs dans le même temps.

4.2 Les principales actions proposées par les contributeurs

Pour remédier aux nuisances qu'ils subissent, une partie des contributeurs a fait part de ses propositions d'action :

- (re)Mettre en place une régulation du fonctionnement de la plateforme

Beaucoup de contributions dressent le tableau d'un mode de fonctionnement hors de contrôle et déplorent l'impossibilité pour les riverains de pouvoir en référer à une instance de régulation. Il est

fréquemment fait référence à un passé où l'aérodrome était intégré de manière plus harmonieuse dans son environnement et où le dialogue entre riverains, élus du territoire et usagers existait. La nomination d'un médiateur est proposée par plusieurs contributeurs.

- Imposer des conditions de fonctionnement compatibles avec la tranquillité des riverains

Les principales mesures d'encadrement réclamées sont :

- un plafonnement du nombre total de mouvements, avec un accent particulier sur les tours de piste ;
- le respect des plans de circulation, l'accent étant mis sur les trajectoires et les altitudes de survol, et l'opérationnalité des outils technologiques permettant le suivi des itinéraires des appareils ; retravailler les couloirs aériens en tenant mieux compte du zonage des activités et des habitations sur le territoire est également demandé ;
- la restriction des horaires de fonctionnement, en particulier l'instauration de périodes sans survols pour les riverains, en particulier le week-end, voire de jours de fermeture ;
- un contrôle plus strict voire une interdiction de vol pour les appareils les plus bruyants.

- Déplacer l'aérodrome : des avis partagés

C'est une demande exprimée de manière frontale par une partie des contributeurs. L'aérodrome n'aurait plus sa place dans un territoire au sein duquel l'urbanisation a fortement progressé depuis son implantation. Une relocalisation de ses activités vers d'autres plateformes plus isolées est alors souhaitée, et l'engagement d'une réflexion sur la réaffectation des emprises à des activités autorisant un développement harmonieux et concerté du territoire et respectueuses de l'environnement.

Cette position n'apparaît toutefois pas dans la totalité des avis et la question du maintien ou non de l'aérodrome apparaît même comme particulièrement clivante parmi les contributeurs. Certains (cinq précisément) ont même rédigé leur contribution précisément pour demander le maintien en place de la plateforme, avec éventuellement davantage d'encadrement, en mettant en avant la crainte d'une urbanisation à outrance des emprises libérées en cas de départ des activités aériennes, potentiellement génératrice d'autres types de nuisances. Cet avis est également exprimé par des riverains se décrivant pourtant comme fortement impactés. En particulier chez les habitants de longue date, l'image de l'aérodrome n'est pas forcément connotée négativement et il peut être perçu comme un élément constitutif de l'identité du territoire.

5. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit

30 des contributions reçues mentionnent simultanément plusieurs sources de bruit subies au même endroit (le plus souvent le domicile du contributeur) ou bien perceptibles sur l'ensemble de son territoire de vie. Les transports sont de très loin les sources les plus souvent incriminées.

Le contenu des contributions est très variable, allant du simple constat et du descriptif des nuisances subies, à une rédaction documentée et argumentée aboutissant à des propositions d'actions. Selon les cas, les messages seront transmis aux gestionnaires d'infrastructures concernés, et pourront faire

l'objet d'une réponse individualisée qui sera adressée aux contributeurs par voie électronique au fur et à mesure des retours et de la mise en œuvre d'actions en rapport avec l'objet de leur message.

Le détail des contributions reçues figure dans le tableau ci-dessous :

Date	Nom / commune	Infrastructures	Proposition / demande
19/01/2021	SCARPETE / CROISSY BEAUBOURG	Avions + A4 + RER A	Réalisation d'une étude sanitaire en rapport avec les pollutions environnementales.
02/02/2021	BESNARD / LOGNES	A4 + RER	Efficacité des protections à renforcer par la végétalisation
02/02/2021	BOUTARI / EMERAINVILLE	A4 + aérodrome de Lognes-Emerainville	Réalisation d'un merlon avec les terres d'extraction du GPE Adaptation des trajectoires des avions
04/02/2021	TERNY / LOGNES	A4 + A104 + vols d'Orly + bruits domestiques	
10/02 et 03/03/2121	BAUER / LOGNES	Aérodrome + A4 + A104 + chantiers	Limitation des horaires de fonctionnement de l'aérodrome et des chantiers Rehaussement des écrans anti-bruit Interdiction des chantiers le weekend
24/02/2021	MARTIN / TORCY	A104 + motocross + entretien espaces verts	Installer un mur anti-bruit le long de l'A104 Saisie des motocross Matériel d'entretien des espaces verts électriques
24/02/2021	BOUTARI / EMERAINVILLE	Aérodrome + A4 + A104	Cumul des nuisances
24/02/2021	HEILIG	Motos (rodéos) + non-respect des vitesses en zone 30 + entretien espaces verts	Contrôles + Réduire le rythme d'entretien des espaces verts
25/02/2021	HACCARD / LOGNES	Autoroutes et voies rapides + aérodrome	Rehaussement du mur anti-bruit Réduction des plages horaires de vol Moteurs électriques Sanctions lors de non-respect des trajectoires
28/02/2021	ADEL / EMERAINVILLE	Autoroutes (A4, A104) + aérodrome	Pose de murs anti-bruit Respect des trajectoires Limiter le nombre de survols Silencieux sur les moteurs
28/02/2021	Pascale / EMERAINVILLE	Aérodrome + A4	Stopper les nuisances
01/03/2021	BRUNET / N.C.		
03/03/2021	GRACIA / EMERAINVILLE	Aérodrome + A4 + A104	Respect des trajectoires et altitudes de vol Action sur les revêtements, limitation de vitesse, protections anti-bruit
03/03/2021	GRACIA / EMERAINVILLE	Aérodrome + A4 + A104	Respect des trajectoires et altitudes de vol Modes de déplacements alternatifs à l'auto Action sur les revêtements, protections anti-bruit
04/03/2021	VAN GREVELINGE /	Aérodrome	Appareils particulièrement bruyants

	EMERAINVILLE	+ A4	Pollution atmosphérique associée
09/03/2021	Association ADEQUA / CHELLES	Global	Critique de la méthode d'étude Temporalité des mesures présentées Demande de complément de diagnostic sur le bruit ferré et sur les zones calmes
09/03/2021	LEMAIRE / CROISSY BEAUBOURG	A4 + A104 + aérodrome de Lognes-Emerainville	Respect des directives européennes sur le bruit
10/03/2021	HASCOET / COLLEGIEN	Aérodrome + A4	Mettre en place des actions
11/03/2021	RENAUD / N.C.	Aérodrome + A104	Défendre l'intérêt général face aux intérêts particuliers
12/03/2021	BOURGEOIS / VAIRES SUR MARNE	A104 + avions gros porteurs	Résonance au niveau du pont de franchissement de la Marne Passage de gros porteurs à faible altitude
12/03/2021	CADET / LOGNES	Aérodrome + A4	Modification des trajectoires et procédures d'approches Limiter l'émission des moteurs Remarques sur la forme et la méthodologie du document
12/03/2021	PALMYRE / CHAMPS SUR MARNE	A4 + RER A + aérodrome	Prise en compte du cumul des bruits Réalisation de murs anti-bruit le long de l'A4 avec les terres d'extraction du GPE Limiter l'émission des moteurs des avions
12/03/2021	LEFEVRE / ROISSY EN BRIE	Avions grandes lignes + aérodrome + quads	Multiplication des survols grandes lignes Avions de l'aérodrome très bruyants
16/03/2021	BLANCHARD / LOGNES	A4 + A104 + aérodrome de Lognes-Emerainville	
17/03/2021	MARION / LOGNES	Aérodrome + échangeur A4-A104	Instauration de plages horaires sans survols
18/03/2021	JOULAUD / CHELLES	Bruit ferroviaire + avions	Absence de mur anti-bruit Vols nocturnes
19/03/2021	SCHNEIDER / LOGNES	Aérodrome + A4 + A104	Maitrise des nuisances
19/03/2021	HULEUX / EMERAINVILLE	Aérodrome + A104 + ferré + avions grandes lignes	Importance des horaires et des types de sources dans le ressenti
N.C. (registre)	TALON QUELEN / EMERAINVILLE	Multiple	Nombreuses propositions

6. Synthèse des contributions relatives au bruit routier

Une quarantaine de contributions ont porté sur le bruit routier : 16 concernent exclusivement cette source de bruit, 25 mentionnent également d'autres sources et ont été analysées dans la partie « multiexposition ».

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit routier figure dans le tableau ci-dessous :

Date	Nom / commune	Infrastructure	Proposition / demande
21/01/2021	OUDET / TORCY	A104	Changement de revêtement Réalisation de mesures de bruit
22/01/2021	YANIS / EMERAINVILLE	A104	Favoriser les véhicules les moins bruyants
25/02/2021	LA SPINA / N.C.	A104	Allongement d'un mur anti-bruit en cours de construction
17/03/2021	B. MAROTTE / EMERAINVILLE	A104	- Protections anti-bruit adaptées (nature et hauteur) - Vitesse limitée à 90 km/h avec réalisation de contrôles (PL, 2RM) - Eviter le délestage vers le centre-ville d'Emerainville
17/03/2021	H. MAROTTE / EMERAINVILLE	A104	- Protections anti-bruit adaptées (nature et hauteur) - Verbalisation des 2RM à échappement modifié - Limitation de vitesse à 90 km/h - Action sur les revêtements routiers - Remarques sur la rédaction du PPBE
19/03/2021	MORENCY / TORCY	A104	Prise en compte des vents d'Est dans la diffusion du bruit Densifier la végétalisation des abords de l'autoroute
19/03/2021	KERGASTEL / EMERAINVILLE	A104	Protections actuelles insuffisantes
08/03/2021	FERANT / NOISIEL	D199 / D499	- Protections anti-bruit adaptées - Limitation de vitesse et réfection de l'enrobé sur la VPO - Limitation du nombre de PL
03/02/2021	PELTIER / CHAMPS SUR MARNE	D199	Respect des limitations de vitesse
20/03/2021	LAMIN / CHAMPS SUR MARNE	D199	Demande de construction d'un mur anti-bruit
13/03/2021	GIBERT / BROU SUR C.	RD 934	- Réaménagement des carrefours en giratoires pour fluidifier le trafic
06/02/2021	BORNE / NOISIEL	D 499	Limitation de vitesse à 90 km/h avec mise en place de radars
18/02/2021	ROSSIGNOL / NOISIEL	D 499 / D 199	- Limitation de vitesse à 80 km/h sur la D499 (VPN) - Mur anti-bruit sur la D499 - Réfection de l'enrobé sur la D 499 - Mur anti-bruit ou/et rehaussement du merlon sur la D 199 (VPO)
22/02/2021	REIN / NOISIEL	D 199	Demande d'actions
18/02/2021	BRUMENT / CHELLES	Voirie locale (Lot Bois de Chelles)	Déviation du trafic pour préserver les zones d'habitation
16/03/2021	CLERGEOT / CROISSY B.	Rond-point	Crainte devant création d'un rond-point côté A104

Le bruit routier apparaît particulièrement présent sur le territoire au travers des contributions reçues, comme cela apparaît déjà dans le diagnostic réalisé dans le PPBE.

La Francilienne est l'axe le plus souvent cité par les contributeurs, seule ou associée à d'autres sources de bruit des transports. L'autoroute A4 est citée moins souvent et toujours en multiexposition.

Les voies de compétence départementale qui sont remontées sont la VPN, la VPO, et la D 934 dans le nord du territoire.

L'analyse fine des contributions permet d'avancer une explication au fait que ces grands axes de transit ressortent beaucoup plus fortement à travers la consultation publique que dans les secteurs à enjeux du PPBE. Nombreux en effet sont les contributeurs à souligner les limites de protections acoustiques existantes –écrans anti-bruit, merlons, gabions- qui sont prises en compte dans les modélisations réalisées comme limitant fortement la diffusion des ondes sonores autour des routes qui en sont dotées. Cela pourra inciter à la réalisation de mesures, en complément des futures cartes de bruit, en situation riverain afin d'objectiver la nuisance subie et ainsi le manque d'efficacité des protections existantes, tel qu'il est rapporté.

En conséquence, le renforcement des protections existantes pour une réelle efficacité acoustique pourrait être une exigence à porter auprès des gestionnaires en priorité.

7. Synthèse des contributions relatives au bruit ferroviaire

13 contributions ont traité du bruit des infrastructures ferroviaires : 6 portent exclusivement cette source de bruit, alors que le bruit ferré a été cité à 7 reprises dans la partie « multiexposition ».

Le détail des contributions concernant exclusivement le bruit ferroviaire figure dans le tableau ci-dessous :

Date	Nom / commune	Infrastructure / Type de trains	Proposition / demande
16/01/2021	GRANDPERRIN / VAIRES SUR MARNE	Convois de fret + TGV	Nuisances y compris nocturnes
02/02/2021	LOCHUS	Ligne P	Murs anti-bruit, mini forêts urbaines Limiter les travaux nocturnes
24/02/2021	BENYAHIA / CHELLES	Convois de fret + TGV	Murs anti-bruit de faible efficacité
18/03/2021	JOULAUD / CHELLES	Ligne ferroviaire, secteur gare de Chelles	Demande de réalisation d'un mur anti-bruit
18/03/2021	BILLET / VAIRES SUR MARNE	Convois de fret + TER +TGV Centre de maintenance	Prolongement du mur anti-bruit existant rue de Chelles
19/03/2021	MARCHAND / CHELLES	Trafic et annonces en gare	Demande de réalisation d'un mur anti-bruit

Ces contributions se rapportent toutes à la ligne Paris-Strasbourg sur les communes de Vaires-sur-Marne et Chelles. Mention est faite de protections existantes insuffisantes en longueur ou en efficacité, et également du rôle possible du bâti autour des voies comme caisse de résonance.

Dans les contributions citant plusieurs sources de bruit, c'est principalement le RER A qui est mentionné.

8. Signalement concernant un bruit d'activité

Une seule contribution signale une nuisance sonore liée à une activité industrielle, sur la commune de Chelles (usine Elior). Elle concerne d'une part les mouvements de véhicules générés par le fonctionnement de la structure (manœuvres de poids lourds, passage de véhicules de livraison, véhicules particuliers des salariés) et d'autre part l'activité de l'usine elle-même (bruits de soufflerie et équipements techniques, se poursuivant de nuit).

Ces deux types de nuisances n'appellent pas la même réponse. Si le contrôle des conditions de fonctionnement est du ressort des services de l'Etat, avec, selon le statut de l'entreprise, réalisation de mesures réglementaires des émergences sonores, la collectivité a son rôle à jouer pour initier chez l'exploitant une réflexion d'ordre organisationnelle permettant de limiter les nuisances des véhicules (démarche d'élaboration d'un plan de mobilité d'entreprise par exemple).

9. Les modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation

Afin de prendre en compte les observations, les plus marquantes formulées a dans le cadre de la consultation publique, les modifications rédactionnelles et de contenu ont été intégrées :

- Page 44 : 4) AUTRES ÉLÉMENTS DE DIAGNOSTIC / Campagnes de mesures et rapports d'études : **préciser que le trafic aérien autour de l'aérodrome de Lognes Emerainville a sensiblement augmenté depuis la campagne de mesures de bruit de 2011.**
- Page 54 : LOCALISATION ET HIÉRARCHISATION DES ZONES BRUYANTES / Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux / Bruit aérien : **référence au PEB actuellement en vigueur**
- Page 102 : PLAN D' ACTIONS : Axe n° 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs du bruit / 3.2 Mobiliser l'Etat pour des actions de réduction du bruit, en particulier sur la N104 : **compléter par une demande de contrôle d'efficacité des protections acoustiques existantes et le cas échéant la demande de réalisation de travaux complémentaires permettant de restaurer leur fonctionnalité.**
- Pages 97 et 103 : PLAN D' ACTIONS : Axe n° 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs du bruit : **action(s) supplémentaire(s) ciblant le bruit aérien, autour de 1/ la participation active de la Communauté d'Agglomération Paris Vallée de la Marne et des communes concernées à la CCE (Commission Consultative de l'Environnement) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville 2/ l'installation de deux stations de mesure de bruit autour de l'aérodrome de Lognes-Emerainville.**

5) AUTRES PIÈCES ANNEXES CONSULTABLES

Les documents suivants sont disponibles auprès de la CA Paris-Vallée de la Marne :

- Présentation des cartes de bruit stratégiques approuvées par le conseil communautaire de la CA Paris – Vallée de la Marne le 7 Février 2019

- Compte rendu de la réunion de présentation du projet de PPBE du 23 Janvier 2020
- Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des gestionnaires d'infrastructures : Etat (infrastructures ferroviaires et routières en Seine et Marne), et Département (réseau routier départemental)
- Réponse des communes, des gestionnaires d'infrastructures, et de la Société du Grand Paris, au courrier de la CA Paris-Vallée de la Marne sollicitant le recueil des actions réalisées et programmées
- Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Lognes-Emerainville, et cartographie du PEB de l'aéroport d'Orly
- Réponses des gestionnaires aux contributions du public