ANNEXE 9 - CONTRIBUTIONS DES COMMUNES, TERRITOIRES, GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES ET ACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT SONORE PREALABLES A LA CONSULTATION DU PUBLIC

1- COMMUNES

- Ville de Savigny-sur-Orge
- Ville de Neuilly-sur-Seine
- Ville de Suresnes
- Ville d'Ablon-sur-Seine
- Ville de Saint-Cloud
- Ville de Champigny-sur-Marne
- Ville de Vanves
- Ville de Paray-Vieille-Poste
- Ville de Issy-les-Moulineaux
- Ville de Vaucresson
- Ville de Clichy-la-Garenne
- Ville de Neuilly-Plaisance
- Ville de Villejuif
- Ville de Malakoff
- Ville de Ablon-sur-Seine
- Ville de Courbevoie
- Ville de Fresnes
- Ville de Saint-Maur
- Ville de Villeneuve-le-Roi
- Ville de Charenton-le-Pont

2- ETABLISSEMENTS PUBLICS TERRITORIAUX

- Plaine Commune
- Grand Paris Seine Ouest
- Grand Orly Seine Bièvre
- Paris Terres d'Envol

3- DEPARTEMENTS

- Hauts-de-Seine
- Val-de-Marne
- Val d'Oise
- Essonne

4- ACNUSA

- Avis du collège N°2019/25
- Courrier

5- ADP

- Courrier

6- RATP

- Courrier et Mémo

7- ASSOCIATIONS

- CidB
- FNE

Ville de
Savigny
sur Orge

Le 09 mai 2019

METRO PARIS
15-19 avenu des France

15 MAI 2019

Direction Générale
Directrice Générale des Services
c-michard@savigny.org

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du
Grand Paris
15 avenue Pierre Mendes France
75013 PARIS

Monsieur le Président, Cher Patrick,

Je fais suite à votre courrier concernant le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain.

Savigny-sur-Orge est concernée par deux nuisances sonores importantes qui n'apparaissent pas prises en compte dans ce projet :

- L'autoroute A6 traverse la commune et son bruit affecte ses riverains, comme c'est le cas pour Viry-Châtillon et Morangis, merci donc de compléter la carte des secteurs à enjeux des mailles longeant cet axe pour le territoire de la commune ;

- L'aéroport d'Orly engendre des nuisances sonores également pour les habitants de la commune, merci de les mentionner dans tous les documents de travail.

Je vous remercie de prendre en compte ces demandes et vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de ma parfaite considération.

Cordialement,

Eric MEHLHORN
Maire

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

NEUILLY-SUR-SEINE

Métropole du Grand Paris
Monsieur le Président Patrick Ollier
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

Réf. : NF/GG
Affaire suivie par Gauthier GREGOIRE
Tél : 01 55 62 60 18

Neuilly-sur-Seine, le vendredi 10 mai 2019

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

1 4 MAI 2019

OBJET : PPBE Métropolitain

Monsieur le Président,

Dans le cadre de l'élaboration par la Métropole du Grand Paris de son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), vous avez bien voulu m'interroger sur les mesures prises par la Ville de Neuilly-sur-Seine au cours des dix dernières années et prévues pour les cinq années à venir, visant à prévenir ou à réduire le bruit routier.

A cet effet, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la liste des infrastructures communales concernées par un trafic annuel supérieur à trois millions de véhicules (liste légèrement modifiée, tenant compte des comptages de trafic en notre possession) ainsi que les mesures identifiées.

Je vous indique en outre que la ville de Neuilly-sur-Seine est favorable à intégrer ces éléments dans le PPBE métropolitain, afin de satisfaire aux obligations de mise à jour de notre PPBE communal datant de septembre 2014, dont vous trouverez ci-joint un exemplaire, suite à la publication des nouvelles cartes de bruit.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jean-Christophe FROMANTIN
Maire de Neuilly-sur-Seine

POLE ENVIRONNEMENT ET MOBILITES
Service Développement Durable et Risques
Tél : 01 55 62 60 18 – Fax : 01 55 62 60 24
Hôtel de Ville – 96 avenue Achille Peretti 92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
www.neuillysurseine.fr – gauthier.gregoire@ville-neuillysurseine.fr

Commune	NOM_VOIES	Identifiée comme infrastructure importante dans un secteur à enjeux	Actions réalisées durant les 10 années précédentes et les actions programmées pour les 5 prochaines années
Neuilly-sur-Seine	AV. A. PERETTI_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2013 et 2014** : reprise des enrobés de chaussée
	AV. DU ROULE_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2009 et 2013** : reprise des enrobés de chaussée
	AV. MADIR O_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2017-2018** : reprise des enrobés de chaussée + création d'une zone 30 avec un plateau traversant
	BD DU CHATEAU_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2016** : reprise des enrobés de chaussée entre la rue de Villiers et le boulevard Bineau
	BD VICTOR HUGO_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2011** : reprise des enrobés de chaussée entre le boulevard Bineau et la Ville de Paris **2011-2012** : reprise des enrobés de chaussée entre le boulevard Bourdon et le boulevard du Château
	R. DE VILLIERS_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2014** : reprise des enrobés de chaussée côté Neuilly
	R. DU CHATEAU_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**D'ici à 2022** : Mise en place d'une zone 30
	R. GARNIER_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**D'ici à 2022** : Mise en place d'une zone 30
	CONTRE-ALLEES AVENUE CHARLES DE GAULLE_Neuilly-sur-Seine	+ de 3 M de véhicules par an	**2019-2022** : Mise en place d'une zone de rencontre (limitée à 20km/h) Optimisation des sens de circulation dans les rues adjacentes des contre allées pour réduire la vitesse des véhicules
	BD E. INKERMANN	+ de 3 M de véhicules par an	D'ici à 2022 : Mise en place d'une zone 30

N.B 1 : Voie dont la Ville de Paris est propriétaire et gestionnaire	BD DU COMMANDANT CHARCOT_Neuilly-sur-Seine
	BD MAURICE BARRES_Neuilly-sur-Seine
	BD R. WALLACE_Neuilly-sur-Seine
	BD MAILLOT_Neuilly-sur-Seine

N.B 2 : La Ville de Neuilly-sur-Seine s'est également inscrite dans le projet de zone à faibles émissions (ZFE) qui aura comme objectif de réduire les nuisances environnementales (pollution atmosphérique et sonore) et ce dès le 1er juillet 2019

N.B 3 : Réflexion de la Ville pour mettre en zone 30 l'ensemble des voies communales 3 : horizon 2024

Orféa
acoustique

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Ville de Neuilly-sur-Seine

NEUILLY-SUR-SEINE

Client :
Ville de Neuilly-sur-Seine
Contact client :
Camille AUVRAY

Etabli par : **Anthony JOSSET**
Validé par : **Frédéric LAFAGE**
N° Affaire : **A1310-023**
Type d'étude : **PPBE**
Date : **30 septembre 2014**
Version : **3**

www.orfea-acoustique.com
T : 05 55 86 34 50 - F : 05 55 86 34 54 - agence.brive@orfea-acoustique.com
SARL au Capital de 100 000€ - RCS Brive - 414.127.092 - Code NAF : 7112B

Orféa acoustique

Sommaire

1. RESUME NON TECHNIQUE

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Ville de Neuilly-sur-Seine, tel que prévu par les articles L.572-8 et R.572-9 du code de l'environnement. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de la commune.

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 :

- l'identification des secteurs bruyants et réduction du bruit dans ces zones ;
- l'identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition localisée de la population au bruit routier, notamment le long du réseau routier ne relevant pas de la compétence de la Ville, RN13 (avenue du Général de Gaulle), RD1 (boulevards du Général Koenig et Général Leclerc) et RD908 (boulevard Bineau). Concernant le réseau communal, les nuisances se localisent principalement aux abords des avenues Achille Peretti et du Roule.

Différents secteurs ont été identifiés comme étant des zones à enjeux. Le diagnostic territorialisé réalisé à partir de la cartographique stratégique du bruit a permis de révéler plusieurs zones à traiter, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer.

Les principales actions réalisées par la Ville pour réduire le bruit dans l'environnement au cours des 10 dernières années sont :

- l'achat de 11 bennes électriques ;
- la création de 14 stations Vélib et 6 stations Autolib' ;
- l'utilisation de vélos par les services propreté et espaces verts ;
- la mise en place de zones 30 ;
- des actions de maintenance régulière des voiries et la réfection des revêtements de chaussée.

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

- le développement des zones 30 ;
- la requalification de l'avenue Charles de Gaulle (RN13) de la compétence de l'Etat;
- des renouvellements d'enrobés de chaussée ;
- l'information aux habitants sur les solutions et aides apportées par l'ADEME pour des travaux d'isolation.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions de lutte contre le bruit menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements ont été fournis par les gestionnaires par réponse au courrier envoyé par la Ville de Neuilly-sur-Seine ou recueillis dans les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement de ces différents partenaires.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et les cartes stratégiques du bruit feront l'objet d'un suivi régulier et seront actualisés tous les 5 ans.

Le présent projet est mis à disposition du public pour une durée de deux mois, du 1er octobre au 30 novembre 2014.

Cette consultation s'effectue par la mise à disposition du projet de PPBE au Pôle Espaces Publics (125, avenue Achille Peretti du lundi au vendredi de 10h00 à 17h00) et sur le site internet de la commune à l'adresse suivante :www.neuillysurseine.fr. Une adresse de messagerie électronique ainsi qu'un registre papier sont également disponibles afin de recueillir les remarques du public.

A l'issue de cette période, les observations formulées seront analysées et une note de synthèse exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée sera intégrée au document avant approbation et publication.

2. Contexte

2.1 Cadre reglementaire

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

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

Les sources de bruit concernées sont :

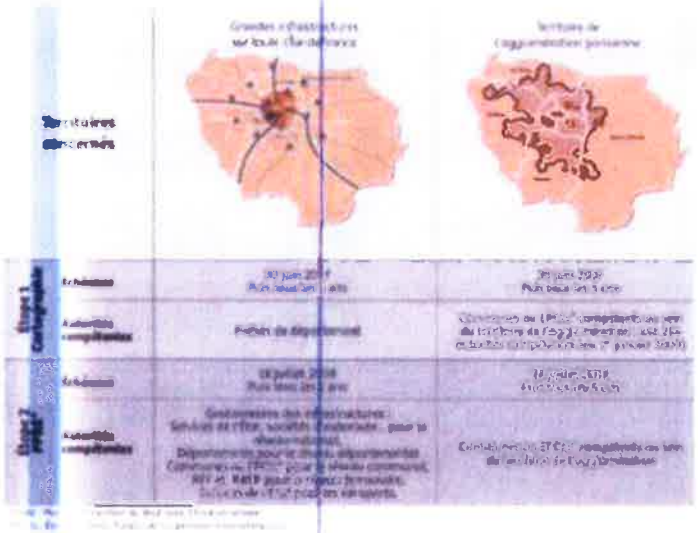
- les grandes infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental et communal ;
- les infrastructures de transport ferroviaire ;
- les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires ;
- les activités bruyantes des installations classées 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.

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

- *Articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 et R. 572-11 du code de l'environnement*
- *Arrêté du 4 avril 2006 (établissement des CBS et PPBE)*
- *Circulaire du 7 juin 2007 (élaboration des CBS)*
- *Instruction du 23 juillet 2008 (élaboration des PPBE)*
- *Circulaire 10 mai 2011 (organisation et financement des CBS et PPBE de 2ème échéance)*
- *Instruction du 28 novembre 2011 (application de la directive 2002/49/CE)*

Les autorités compétences ainsi que les échéances pour la mise en œuvre de la directive européenne à l'échelle de l'Ile-de-France sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.



Echéances et autorités compétentes pour la mise en œuvre de la directive européenne (source : Bruitparif)

2.2 LE BRUIT ET LA SANTE

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

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

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

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

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

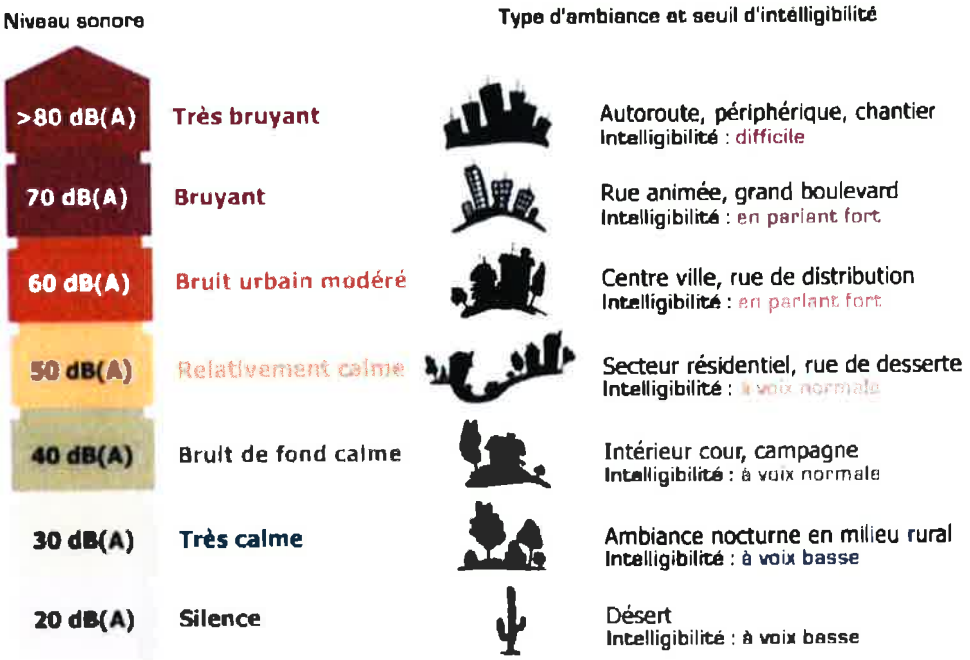
2.2.1 L'ECHELLE DES BRUITS

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

2.2.2 QUELQUES REPERES SUR L'ECHELLE DES BRUITS

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

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

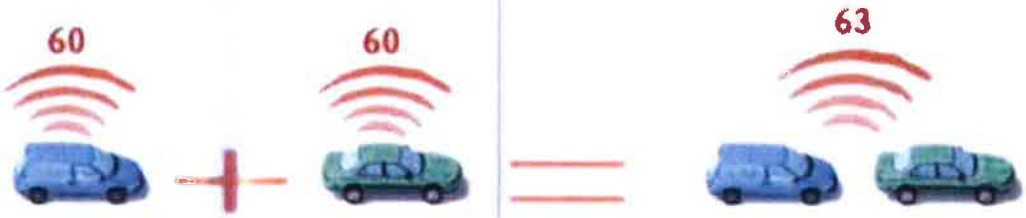


Echelle des niveaux sonores

2.2.3 L'ARITHMETIQUE DES DECIBELS

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

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



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

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

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

2.2.4 IMPORTANCE SUR LA SANTE

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

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

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

2.3 PRESENTATION DU TERRITOIRE

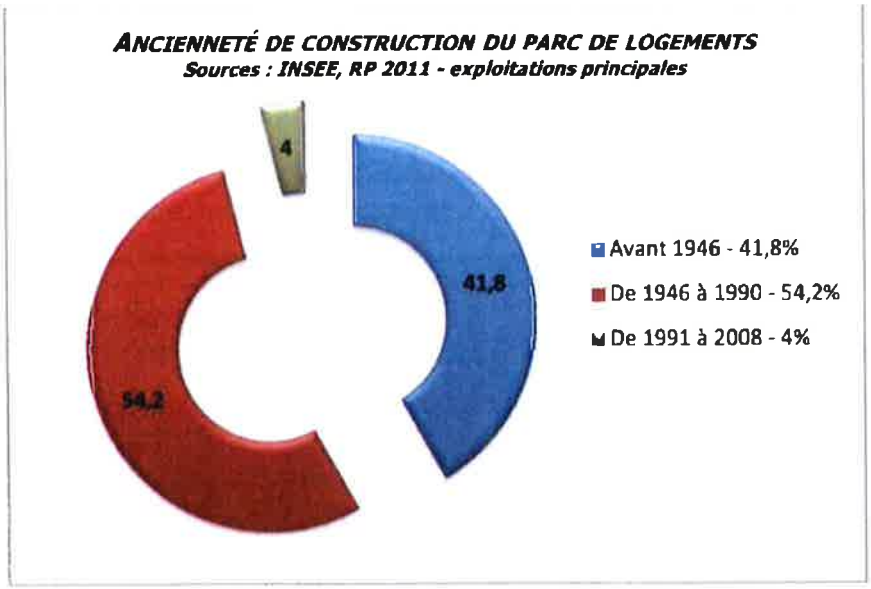
2.3.1 PRESENTATION GENERALE

Située dans le département des Hauts-de-Seine, entre Paris et la Défense sur la rive droite de la Seine, la commune de Neuilly-sur-Seine appartient à la Petite Couronne de l'agglomération parisienne. Elle est bordée au nord et à l'est par Levallois-Perret et Paris, au sud et à l'ouest par des espaces naturels : le Bois de Boulogne et la Seine.

La commune s'étend sur 373 hectares et compte 61 797 habitants en 2011 (source INSEE). De par son histoire, le territoire neuilléen est relativement homogène.

2.3.2 HABITAT

Le parc de logements est relativement ancien et de bonne qualité. Un peu plus ancien que la moyenne départementale, il est composé pour près de la moitié de logements dont les immeubles ont été construits avant 1948, contre un tiers en moyenne pour l'ensemble des communes des Hauts-de -Seine. Ce parc immobilier est toutefois moins ancien que la moyenne parisienne. La ville ne compte quasiment plus de construction neuve.



Le parc de logements est composé à 97,7% d'immeubles collectifs et 53,9% des logements sont occupés par leurs propriétaires (source : FILOCOM 2009). La ville comptabilise 32 304 appartements et 934 maisons individuelles. Les résidences principales représentent à Neuilly-sur-Seine 84,3% du parc total des logements.

CATEGORIES ET TYPES DE LOGEMENTS		
CATEGORIES	**2011**	**%**
Ensemble	35 053	100,0
Résidences principales	29 655	84,6
Résidences secondaires et logements occasionnels	2 952	8,4
Logements vacants	2 447	7,0
TYPES		
Maisons	1 020	2,9
Appartements	32 477	92,6

2.3.3 INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Les avenues Charles de Gaulle (RN 13) et du Roule jouent un rôle de liaison est-ouest et l'avenue de Madrid et du Château de liaison nord-sud. Les voies en berge de la Seine (RD 1) viennent compléter les liaisons nord-sud. La rue du Château et l'avenue de Madrid constituent la seule liaison nord-sud qui traverse la RN 13.

La Ville est desservie par la ligne de métro n°1 et se trouve à proximité immédiate de deux stations de RER. Les mouvements voyageurs (montées et descentes) sur la ville sont de 93 000 voyageurs par jour de semaine *(sources : RATP - 2009).*

- ***Infrastructures routières***

Le réseau routier neuilléen est géré par plusieurs gestionnaires responsables de l'entretien, l'aménagement et l'amélioration de leurs infrastructures :

- **L'Etat pour les route nationales** : RN 13 ;
- **Le Conseil Général pour les routes départementales** : RD 1, RD 16, RD 908 ;
- **La Ville pour la voirie communale.**

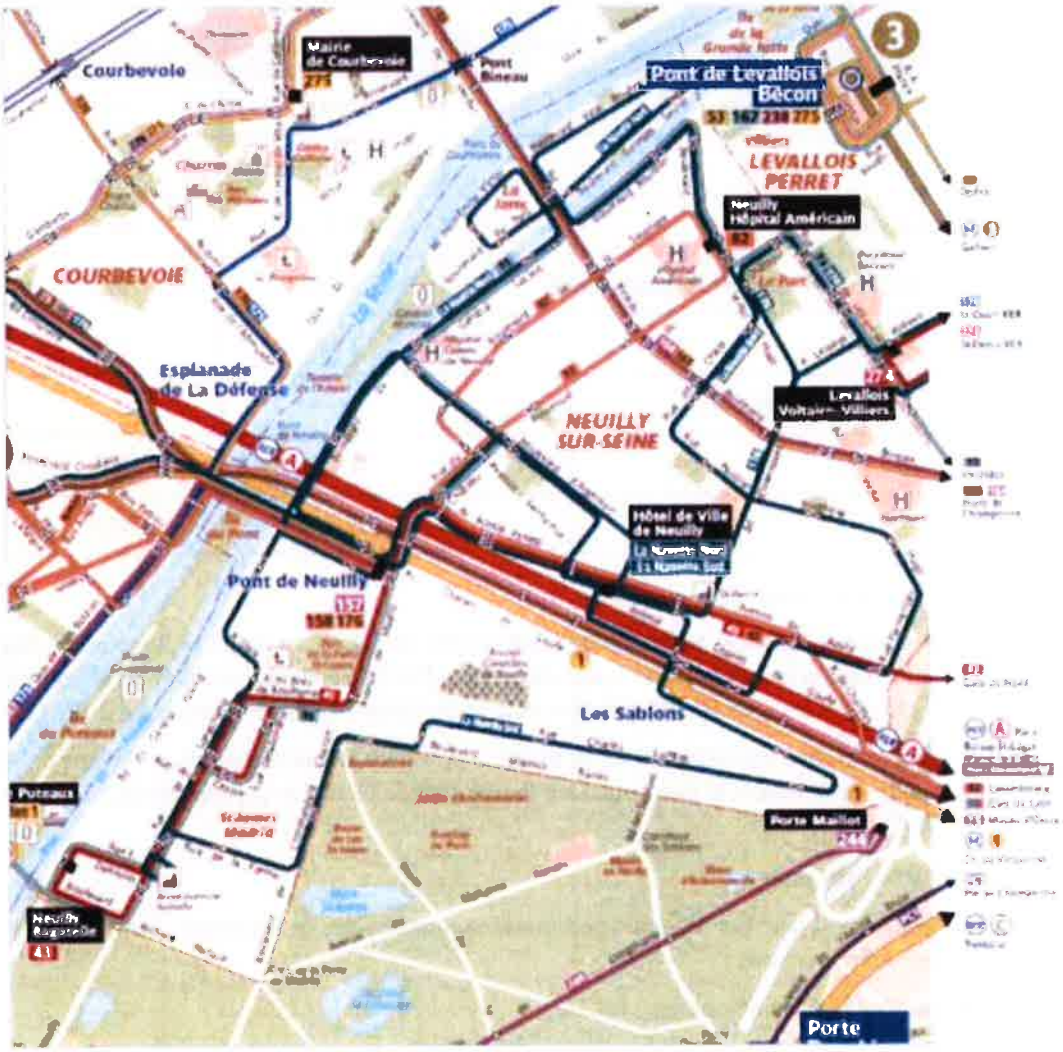
- ***Voies ferrées***

La RATP est chargée de l'entretien, la maintenance et la gestion des infrastructures ferroviaires présentes ou à proximité du territoire communal :

- **Ligne de métro n°1** « La Défense / Pont de Neuilly / Vincennes »,
- **Stations RER :**

  Porte maillot – RER C ;
  La Défense – RER A.

- ***Bus***
  - **13 lignes de bus RATP** desservent le territoire communal et totalise 89 arrêts.



Plan du réseau de bus (sources : www.ratp.fr)

3. SYNTHESE DES RESULTATS DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la Ville de Neuilly-sur-Seine a procédé à la cartographie stratégique du bruit sur son territoire. Ces cartes ont été validées en Conseil Municipal en date du 24 juin 2010.

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

L'analyse de ces cartes doit être faite en connaissance de causes des paramètres de réalisation :

- Les niveaux de bruit sont calculés à une hauteur de 4m (hauteur imposée par les textes réglementaires),
- Les niveaux de bruit sont calculés avec des trafics moyens sur l'année (Trafic Moyen Journalier Annuel ou TMJA, etc.),
- Les cartes sont réalisées à une échelle macroscopique.

3.1 INDICES ACOUSTIQUES

3.1.1 LDEN : INDICATEUR JOUR, SOIR, NUIT

Le Lden permet de rendre compte de l'exposition au bruit sur 24h correspond au cumul de trois périodes réglementaires :

- la période jour (« day ») de 6h à 18h ;
- la période soir (« evening ») de 18h à 22h ;
- la période nuit (« night ») de 22h à 6h.

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

3.1.2 LN : INDICATEUR NUIT

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

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

Les deux indicateurs sont exprimés en décibels "pondérés A" dB(A), et moyennés sur une année de référence. Ils traduisent une notion de gêne globale.

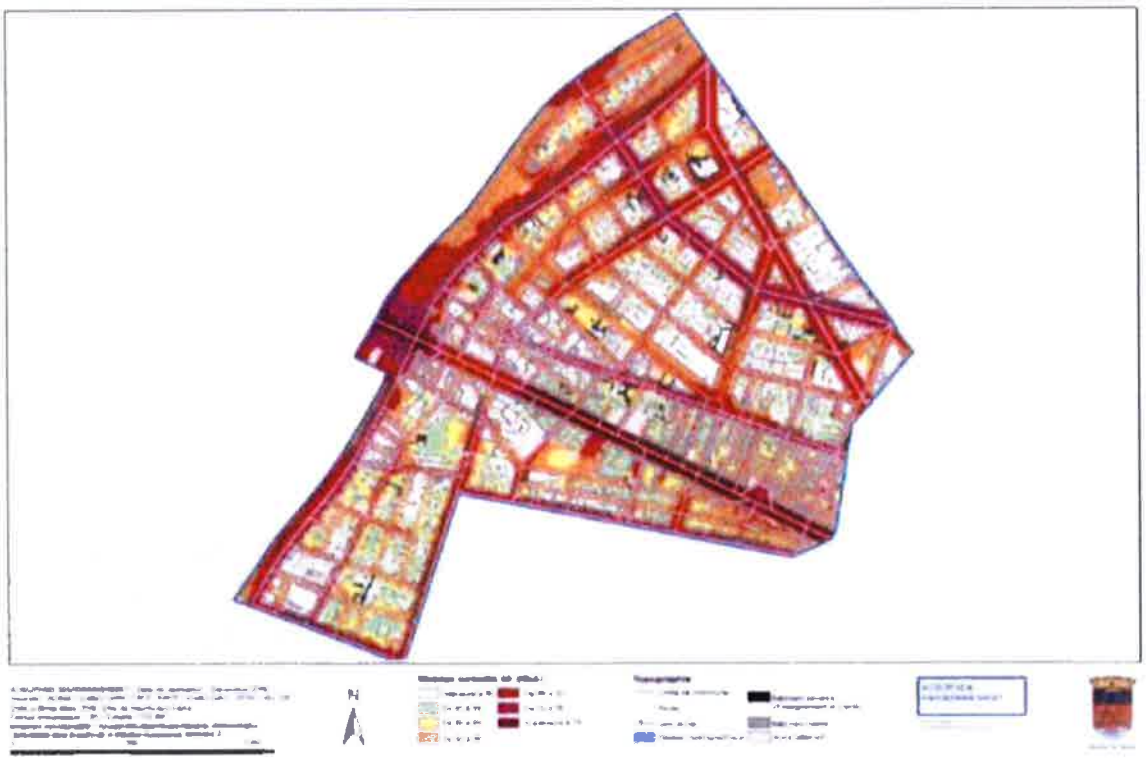
3.2 EXPOSITION DE LA POPULATION AU BRUIT GLOBAL

La valeur de l'exposition au bruit global ne correspond pas à l'addition de l'exposition à chacune des sources de bruit (en nombre d'habitants), mais à une sommation énergétique des niveaux sonores liés à chacune des sources de bruit. En effet, une habitation exposée à 63 dB(A) en bruit routier et à 63 dB(A) en bruit ferroviaire sera exposée à 66 dB(A) en bruit global.

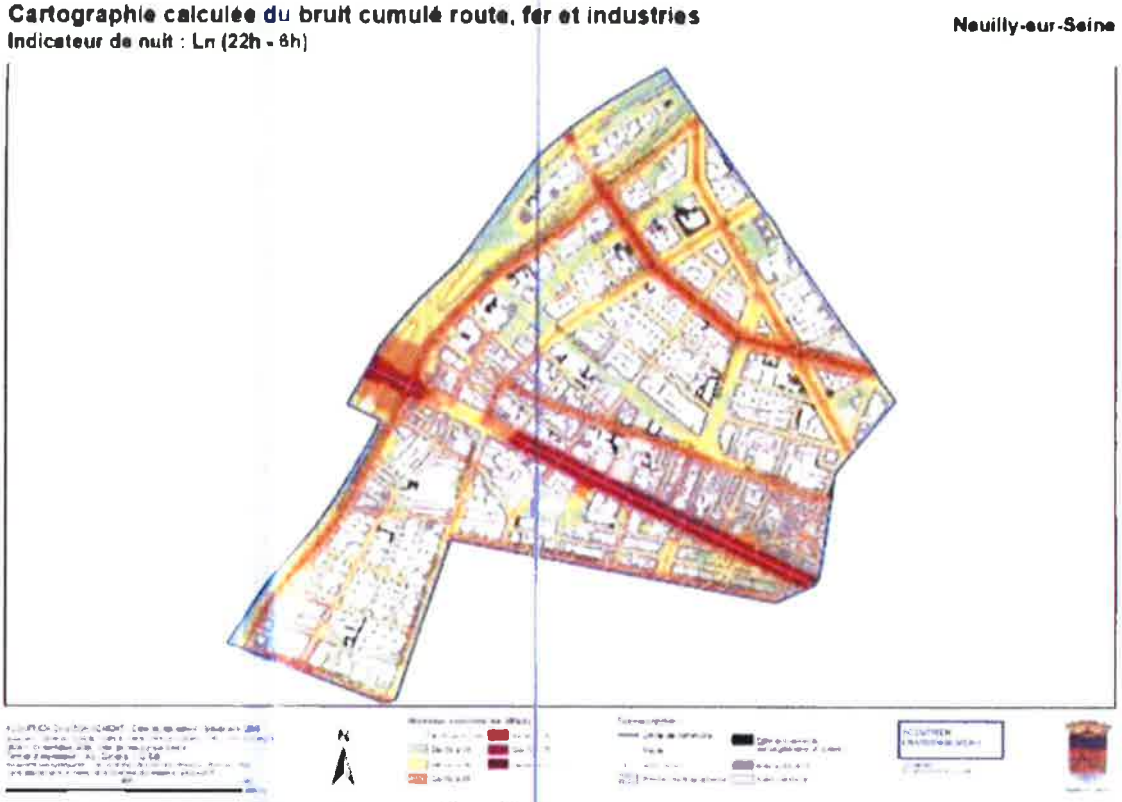
Sur la commune de Neuilly-sur-Seine, l'exposition des populations est très majoritairement liée au bruit routier. Il apparaît, d'après les résultats de la cartographie, que les autres sources de bruit étudiées par la directive (bruit ferroviaire, industriel et aérien) n'ont aucun impact en termes de population ou sont absentes du territoire communal.

Il convient de noter que les cartes de bruit ont été élaborées sur la base d'un modèle numérique comprenant une bande de 300 mètres autour du territoire, où dans la mesure du possible, les données des sources de bruit ont été intégrées.

Cartographie calculée du bruit cumulé route, fer et industries **Neuilly-sur-Seine**
Indicateur global : Lden (Jour/Soir/Nuit)

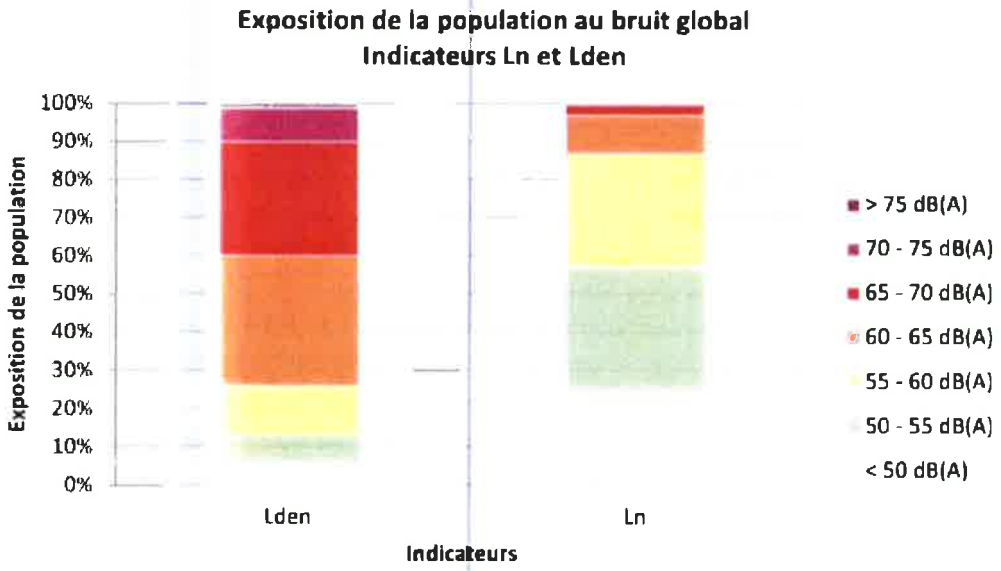


Carte des niveaux d'exposition au bruit– Bruit global (indicateur Lden)



Carte des niveaux d'exposition au bruit– Bruit global (indicateur Ln)

3.2.1 EXPOSITION DE LA POPULATION



L'exposition au bruit des populations est très majoritairement liée au bruit routier.

Environ 60% des habitants de Neuilly-sur-Seine, du point de vue de l'exposition au bruit routier, sont soumis à un niveau sonore inférieur à 65 dB(A) en Lden, niveau considéré comme relativement acceptable. En période nocturne, 87% des habitants sont exposés à niveau sonore inférieur à 60 dB(A), niveau correspondant en milieu urbain à un environnement sonore moyen.

3.2.2 Exposition des batiments sensibles au bruit routier

Les tableaux suivants présentent les résultats de l'exposition au bruit des bâtiments de santé et d'enseignement pour la commune de Neuilly-sur-Seine. Les résultats sont exprimés en nombre de bâtiments.

Bruit global – Indicateur Lden, periode 24h - Etablissements exposes			
Niveaux sonores en dB(A)	Enseignement	Sante	Total
< 55	2	0	2
55 – 60	3	1	4
60 – 65	10	6	16
65 – 70	11	8	19
70 – 75	1	1	2
> 75	0	0	0

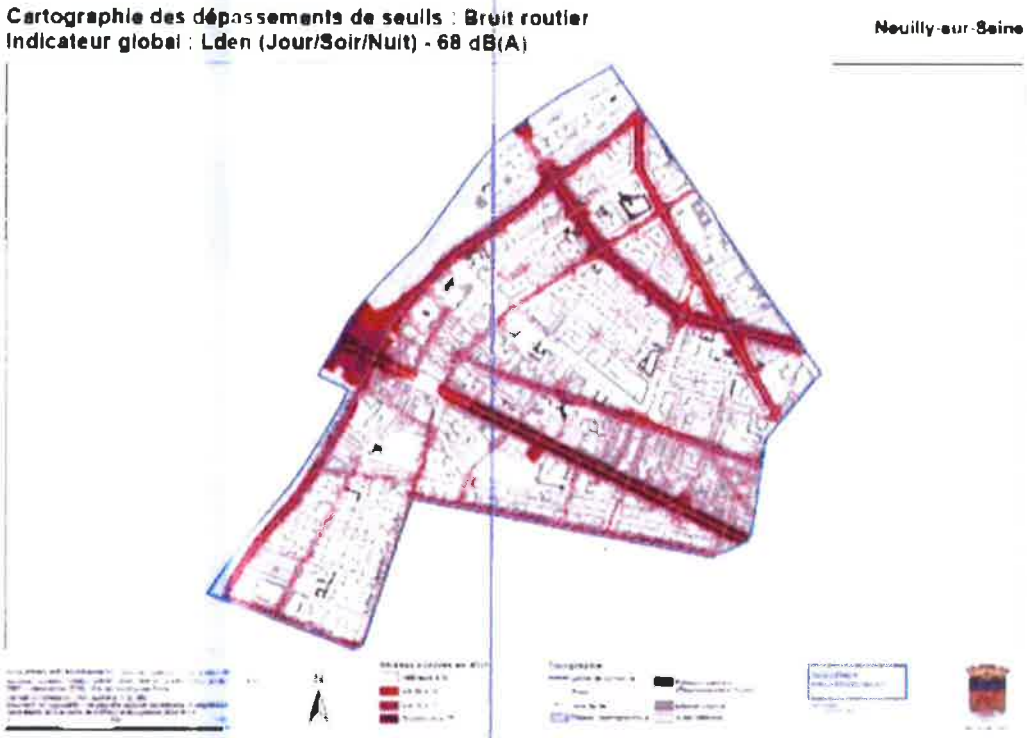
Bruit global – Indicateur Ln, periode nocturne - Etablissements exposes			
Niveaux sonores en dB(A)	Enseignement	Sante	Total
< 50	5	1	6
50 – 55	10	6	16
55 – 60	10	8	18
60 – 65	2	1	3
65 – 70	0	0	0
> 70	0	0	0

D'une manière globale, environ 50% des bâtiments d'enseignement et de santé sont soumis à un niveau sonore inférieur à 65 dB(A) en Lden, considéré comme relativement acceptable. En période nocturne, 93% des bâtiments d'enseignement et de santé sont exposés à un niveau sonore inférieur à 60 dB(A), niveau correspondant en milieu urbain à un environnement sonore acceptable.

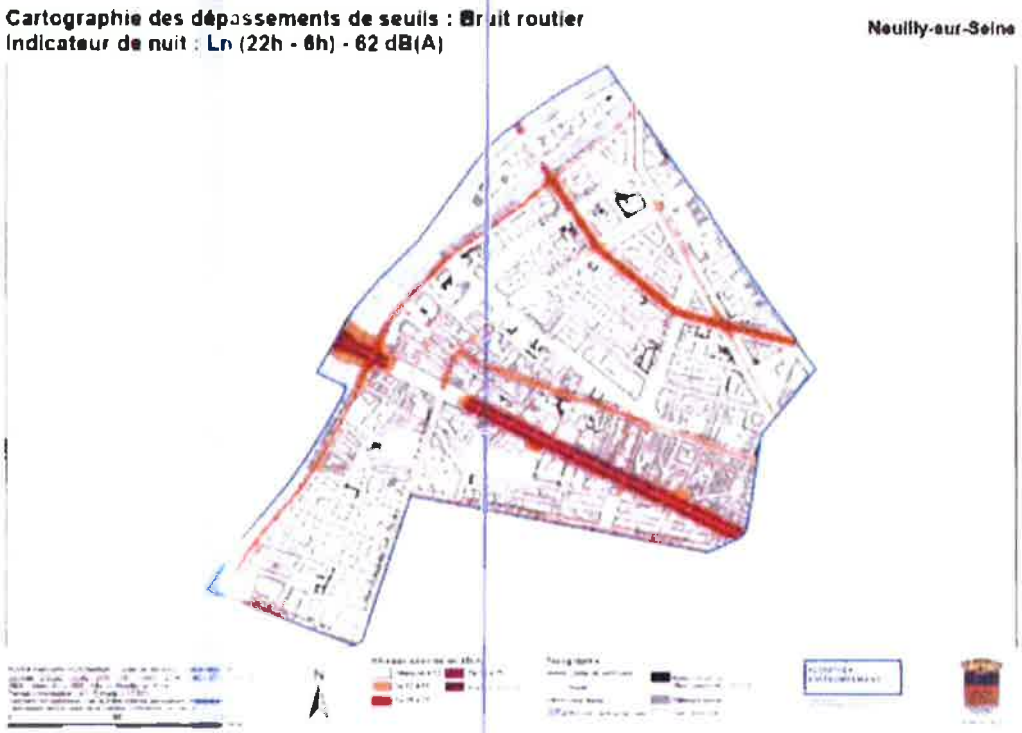
La majeure partie des établissements soumis à des niveaux sonores élevés est exposée au bruit routier.

3.3 DEPASSEMENT DES VALEURS LIMITES

Le PPBE a pour objectif de réduire les niveaux de bruit dans les zones impactées par des dépassements des valeurs limites réglementaires.



Carte de dépassement des valeurs limites – Bruit routier (indicateur Lden)



Carte de dépassement des valeurs limites – Bruit routier (indicateur Ln)

Sur la commune de Neuilly-sur-Seine, le bruit routier est la seule source exposant la population à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites. Les zones de dépassement des seuils réglementaires liées aux voies de la RATP n'impactent pas de zones habitées ou de bâtiments sensibles.

3.3.1 ESTIMATION DES POPULATIONS EXPOSEES A DES DEPASSEMENTS DE SEUIL

Le tableau suivant présente l'estimation du nombre d'habitants et des bâtiments sensibles soumis à des dépassements des valeurs limites réglementaires imputables (68 dB(A) pour le Lden et 62 dB(A) pour le Ln) au bruit routier.

	LDEN, PERIODE 24H	LN, PERIODE NOCTURNE
VALEURS LIMITES EN DB(A)	68	62
NOMBRE D'HABITANTS	12 644	3 556
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT	5	0
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS DE SANTE	3	0

Sur la période nocturne (indicateur Ln), près de 3 500 personnes sont potentiellement exposées à des niveaux sonores dépassant les valeurs réglementaires.

Sur la période globale de 24 heures (indicateur Lden), ce sont un peu plus de 12 000 personnes pour le bruit routier, qui sont impactées par des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires.

3.3.2 ESTIMATION DES BATIMENTS SENSIBLES EXPOSES A DES DEPASSEMENTS DE SEUIL

	LDEN, PERIODE 24H	LN, PERIODE NOCTURNE
VALEURS LIMITES EN DB(A)	68	62
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS D'ENSEIGNEMENT	5	0
NOMBRE D'ETABLISSEMENTS DE SANTE	3	0

Aucun établissement d'enseignement ou de santé n'est potentiellement soumis à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites la nuit. Ils sont 8 pour l'indicateur Lden.

L'estimation de la population et des bâtiments sensibles soumis à des dépassements de seuil permet de définir les actions de prévention et de réduction du bruit prioritaires à envisager.

4. IDENTIFICATION ET HIERARCHISATION DES ZONES A ENJEUX

Le diagnostic acoustique permet d'établir une base de référence pour l'établissement du PPBE, en définissant notamment deux types de zones à enjeux prioritaires (les zones bruyantes et les zones calmes), afin de réduire le bruit dans les secteurs les plus sensibles et de préserver les zones peu exposées.

Ces zones à enjeux prioritaires ne constituent pas un état des lieux exhaustif des problèmes liés aux nuisances sonores sur le territoire à la date de réalisation du présent plan.

Il faut en effet rappeler que ces zones caractérisent une situation issue d'un travail de croisement entre la modélisation des données effectivement disponibles pour les différentes sources de bruit (routière, ferroviaire) et les différents documents d'orientation stratégique en vigueur. L'environnement sonore pour la population urbaine est cependant également qualifié par les bruits de voisinage et autres sources non cartographiées car non visées par la directive.

4.1 LOCALISATION DES ZONES BRUYANTES

La définition d'une zone bruyante peut être effectuée en fonction de critères basés sur des données sonores et urbaines (liste non exhaustive) :

- les zones où les valeurs sonores limites sont dépassées, de jour ou de nuit (pour une source de bruit routier, ferroviaire, ainsi qu'en cas de multiexposition (bruit global) ;
- la présence d'établissements sensibles d'enseignement ou de santé ;
- la densité du bâti et le nombre de personnes concernées ;
- la gêne ressentie par les habitants et notamment le fait que des plaintes liées aux infrastructures de transports aient pu être déposées sur le secteur ;
- les zones sur lesquelles la ville souhaite mettre en place des actions dans le cadre de son projet d'aménagement urbain.

Une zone bruyante est globalement une zone (dépassement d'une valeur seuil, plaintes, ...) impactant des logements ou des bâtiments sensibles tels que définis dans la réglementation (santé et enseignement).

4.1.1 CRITERES DE LOCALISATION DES ENJEUX

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

- le nombre de populations exposées 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 seuils (notamment relevant de la compétence ou non de la commune de Neuilly-sur-Seine).

Utilisation d'un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit permettant d'obtenir une vision homogène du territoire

Afin de tenir compte de l'ensemble des expositions aux différentes sources de bruit et de hiérarchiser les enjeux, Bruiparif a construit pour le territoire de l'agglomération parisienne un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit sur lequel la commune de Neuilly-sur-Seine s'est appuyée afin de déterminer les zones à enjeux du territoire.

Cette méthode consiste à affecter, pour chaque zone de bruit, un coefficient à chaque bâtiment, en fonction :

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement) pour les indicateurs Lden et Ln ;
- du fait que les valeurs sont dépassées uniquement pour un indicateur (Lden ou Ln) ou pour les deux indicateurs (Lden et Ln) ;
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les valeurs limites se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur seuil et la valeur seuil + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ». Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur Lden et Ln se verra attribué un coefficient « 4 ».

NIVEAU DE BRUIT AFFECTE A CHAQUE BATIMENT (LDEN OU LN)	COEFFICIENT
Inférieur à la valeur limite (VL)	0
Entre 0 et 5 dB(A) supérieur à la VL	1
Supérieur à 5 dB(A) au-delà de la VL	2

Par multiplication du coefficient ainsi obtenu et de la population du bâtiment, on obtient ainsi un sous-indice par source de bruit pour chaque bâtiment.

Sous-indice pour une source de bruit	Coefficient x Population au bâtiment

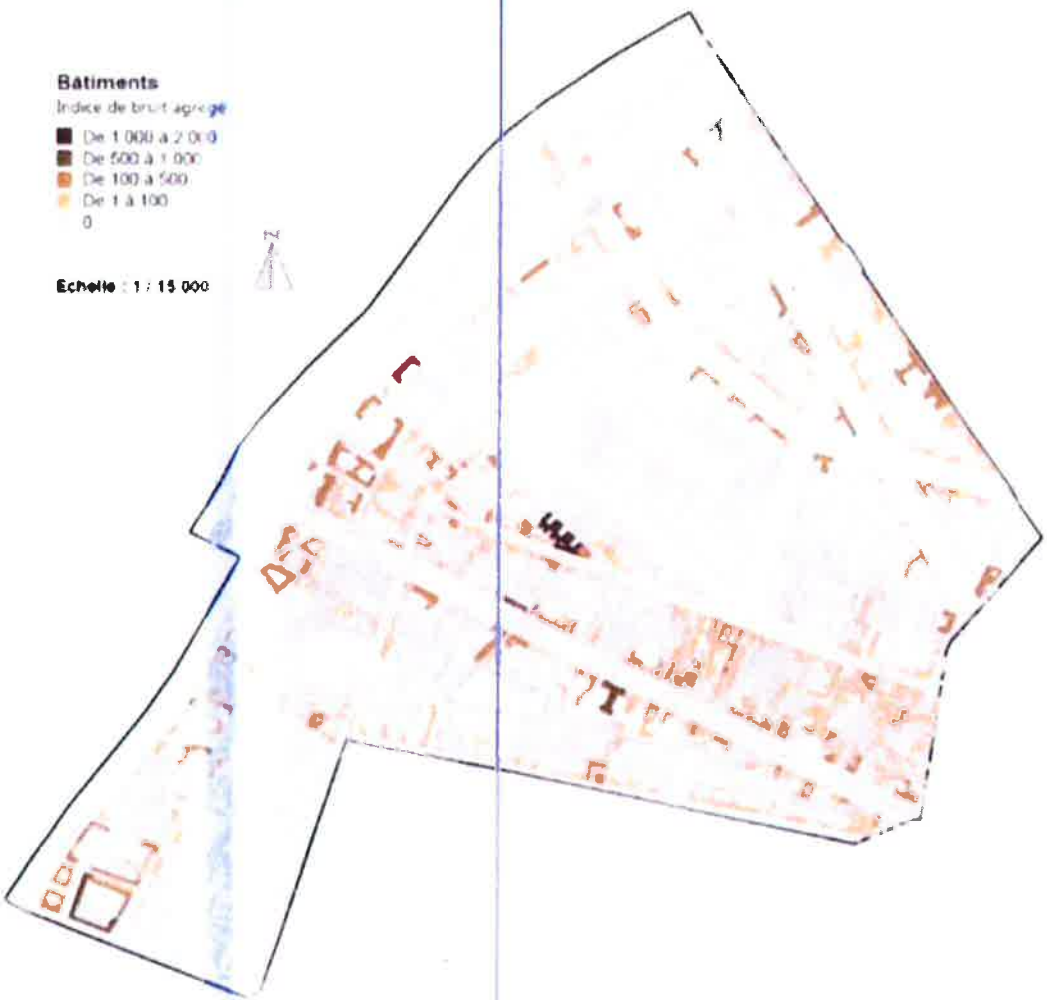
La somme pour un même bâtiment des différents sous-indices ainsi calculés pour le bruit routier, le bruit ferré et le bruit aérien permet de calculer un indice agrégé.

Indice agrégé	**sous-indice route** **+** **sous-indice fer** **+** **Sous-indice avion**

4.1.2 LOCALISATION DES ENJEUX

La carte suivante présente l'exposition de la population en fonction de l'indice agrégé défini par Bruitparif.

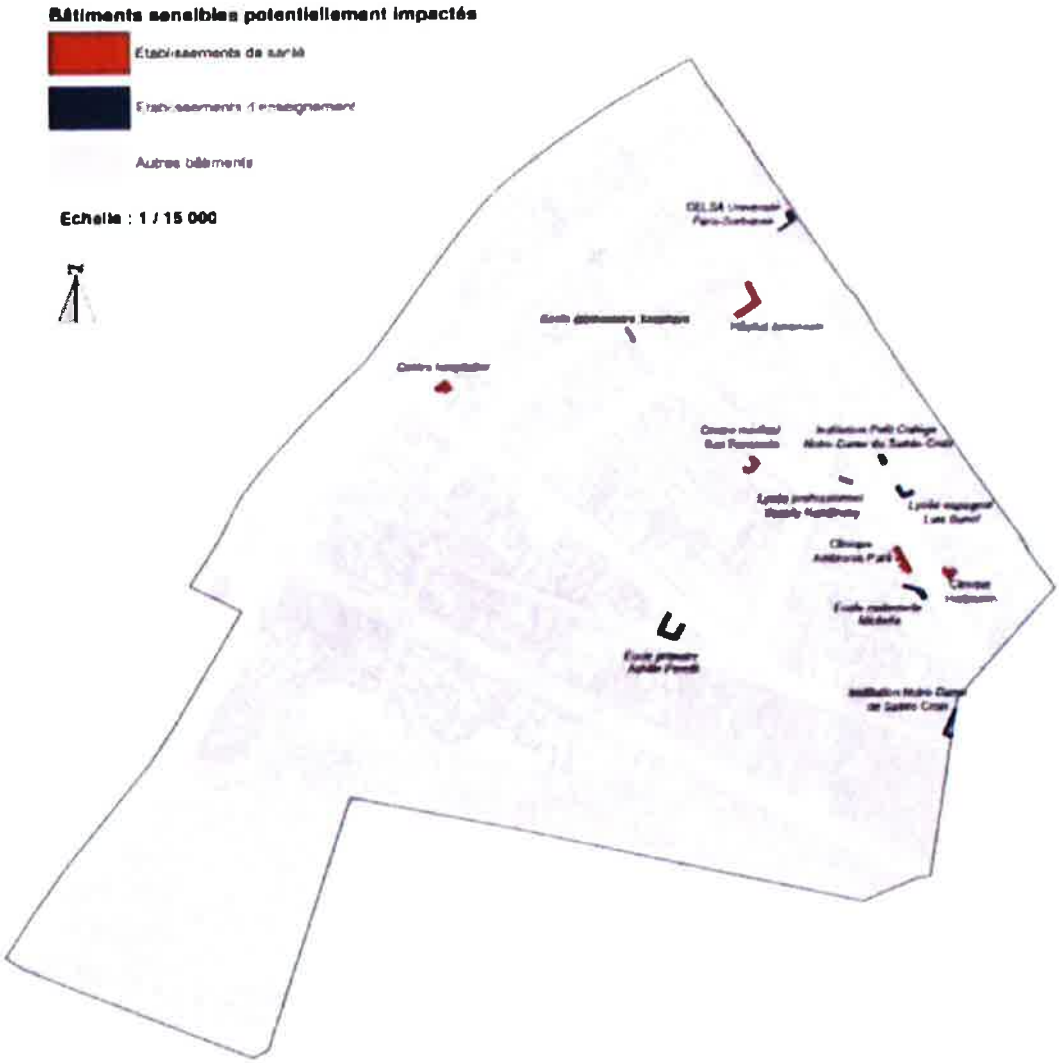
Exposition de la population au bruit,
représentation de l'indice agrégé de Bruitparif



Carte d'exposition de la population au bruit, représentation de l'indice agrégé de Bruitparif

Les établissements sensibles potentiellement affectés par des dépassements des valeurs limites sont représentés sur la carte suivante.

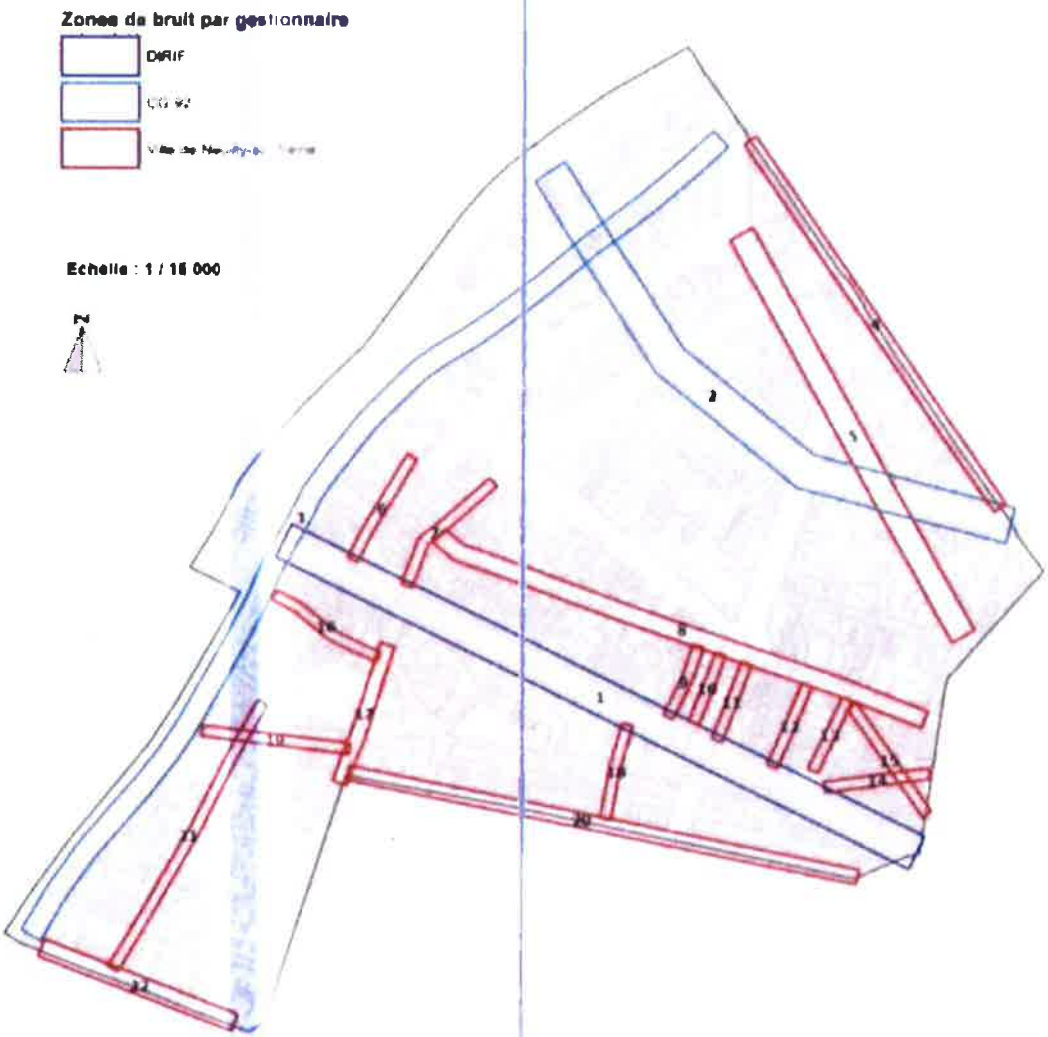
Etablissements sensibles potentiellement exposés à des dépassements des valeurs limites



Carte des établissements sensibles potentiellement Points Noirs du Bruit

La planche suivante localise les zones bruyantes et les catégorise en fonction du gestionnaire. Les zones sont numérotées de 1 à 22.

Identification des zones de bruit



Carte de localisation des zones bruyantes

4.2 MESURES ACOUSTIQUES COMPLEMENTAIRES

4.2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DES MESURES

A l'issue de l'identification des zones bruyantes, la ville de Neuilly-sur-Seine a souhaité valider dans certains secteurs les résultats des cartes de bruit à l'aide de mesures des niveaux de bruit in situ.

Des mesures de bruit ont donc été réalisées sur le terrain afin de vérifier les niveaux sonores réels. Ces mesures ont consisté en la pose de points de mesures de longues durées (24 heures) associés à la mise en place de postes de comptage du trafic routier dans ces mêmes rues.

4.2.2 SYNTHESE DES RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES

Les campagnes de mesures acoustiques commandées ont permis de relever les niveaux sonores réels dans les rues dans les rues Saint-Pierre, Madeleine Michelis, Berteaux Dumas, Casimir Pinel et Général Henrion Bertier.

Après recalage des mesures, il apparaît que les niveaux sonores relevés sont inférieurs aux seuils réglementaires, ces secteurs ne sont donc plus considérés comme des zones bruyantes.

En conséquence, ces zones ne feront pas l'objet d'actions de réduction du bruit dans l'environnement dans la cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

4.3 HIERARCHISATION DES ZONES BRUYANTES

Le tableau suivant présente une description des zones de bruit, en fonction des infrastructures sources de bruit, des gestionnaires et des indices agrégés de type Bruitparif.

Les zones identifiées sont ensuite hiérarchisées en fonction de la valeur de l'indice agrégé.

ENJEUX	VALEUR DE L'INDICE	HIERARCHISATION DES ENJEUX	NOMBRE DE ZONES DE BRUIT CONCERNEES
FAIBLES	Inférieur à 1000		9
MOYENS	Entre 1000 et 2000		8
FORTS	Supérieur à 2000		5

Les zones sont classées en fonction des enjeux qu'elles représentent en matière d'exposition au bruit dans l'environnement et en termes de populations impactées.

N°	INFRASTRUCTURE	GESTIONNAIRE	INDICE AGREGE BRUITPARIF	HIERARCHISATION
1	N13	DIRIF	14644	
2	D908	CG92	3994	
3	D1	CG92	5670	
4	Rue de Villiers	Neuilly-sur-Seine	1023	
5	Boulevard Victor Hugo	Neuilly-sur-Seine	921	
6	Rue Ybry	Neuilly-sur-Seine	793	

7	Rue du Château	Neuilly-sur-Seine	1555	
8	Avenue Achille Peretti et avenue du Roule	Neuilly-sur-Seine	5993	
10	Rue Louis-Philippe	Neuilly-sur-Seine	1521	
11	Rue d'Orléans	Neuilly-sur-Seine	1383	
14	Rue de Sablonville	Neuilly-sur-Seine	866	
15	Rue de Chartres	Neuilly-sur-Seine	1487	
17	Avenue de Madrid	Neuilly-sur-Seine	394	
18	Rue Ancelle	Neuilly-sur-Seine	1500	
19	Rue du Bois de Boulogne	Neuilly-sur-Seine	690	
20	Boulevard Maurice Barres et boulevard Maillot	Neuilly-sur-Seine	830	
21	Rue de Longchamp	Neuilly-sur-Seine	2744	
22	Boulevard Richard Wallace	Neuilly-sur-Seine	1417	

La carte suivante présente les enjeux prioritaires en matière d'exposition du bruit dans l'environnement. Les zones bruyantes ont été colorées en fonction des enjeux qu'elles représentent.

Hiérarchisation des zones de bruit

Carte de hiérarchisation des zones de bruit

- Le bruit routier est prédominant sur la commune de Neuilly-sur-Seine.
- Les infrastructures affectant le plus la population neuilléenne et devant être traitées en priorité sont :
  - la RN13, gérée par l'Etat ;
  - les routes départementales D1 et D908 gérées par le Conseil Général ;
  - les avenues du Roule et Achille Peretti, et la rue de Longchamp pour les infrastructures communales.

4.4 LOCALISATION ET HIERARCHISATION DES ZONES CALMES

La réglementation impose également de prévenir l'augmentation des niveaux de bruit dans les zones dites « calmes ». Ces zones « calmes » sont définies 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* » (Code de l'environnement, art. L. 572-6).

4.4.1 DEFINITION

La notion de calme recouvre des réalités multiples et sensibles. Définir une zone de « calme » est donc un exercice difficile. Selon les exigences des personnes interrogées, il peut s'agir d'un espace présentant un minimum de désagrément ou, au contraire, des qualités remarquables.

Il ne s'agit pas de désigner par zones calmes à préserver, tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un certain seuil. Une zone calme à préserver serait plus un espace ressenti, vécu par l'usager où l'environnement paysager, floristique ou faunistique limiterait l'importance des nuisances environnantes.

Dans ce document, nous parlerons également de zones à valoriser. En effet, une zone de qualité, comme un parc, peut malgré tout être bruyante par sa proximité avec un axe routier par exemple, il s'agira alors de valoriser ce lieu par des propositions d'actions.

L'identification des zones calmes d'un territoire est ainsi le résultat d'une analyse croisée de l'évaluation des niveaux d'exposition au bruit d'un espace avec ses caractéristiques d'usages, paysagères et patrimoniales. Plusieurs critères d'évaluation de ces zones sont dégagés, tels que :

- un faible niveau d'exposition au bruit, la moindre représentation du bruit des transports et d'activités humaines bruyantes, la prédominance des sons de la nature... ;
- la qualité environnementale de l'espace ;
- l'usage de l'espace (lieu de ressourcement de la population) ;
- les zones pour lesquelles la Ville souhaite mettre en place des actions dans le cadre de son projet d'aménagement urbain.

4.4.2 IDENTIFICATION DES ZONES CALMES

La carte suivante présente les zones exposées à un niveau sonore inférieur à 55 dB(A) en Lden, seuil qui permet sur le territoire de l'Ile-de-France de révéler, au regard uniquement des sources ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes.

La plupart des zones dont le niveau sonore est inférieur à 55 dB(A) et représentées en vert sont situées au niveau des cœurs d'îlots, dont les bâtiments font obstacles à la propagation des ondes sonores.

La cartographie du bruit de la commune ne laisse pas apparaître de zones calmes de grande étendue, au regard du critère Lden < 55 dB(A).

Les espaces publics, de type parcs, squares, ont donc fait l'objet d'une attention toute particulière.

La planche suivante présente les zones où les niveaux sonores sont inférieurs à 55 dB(A).

Zones avec niveaux sonores inférieurs à 55dB(A)

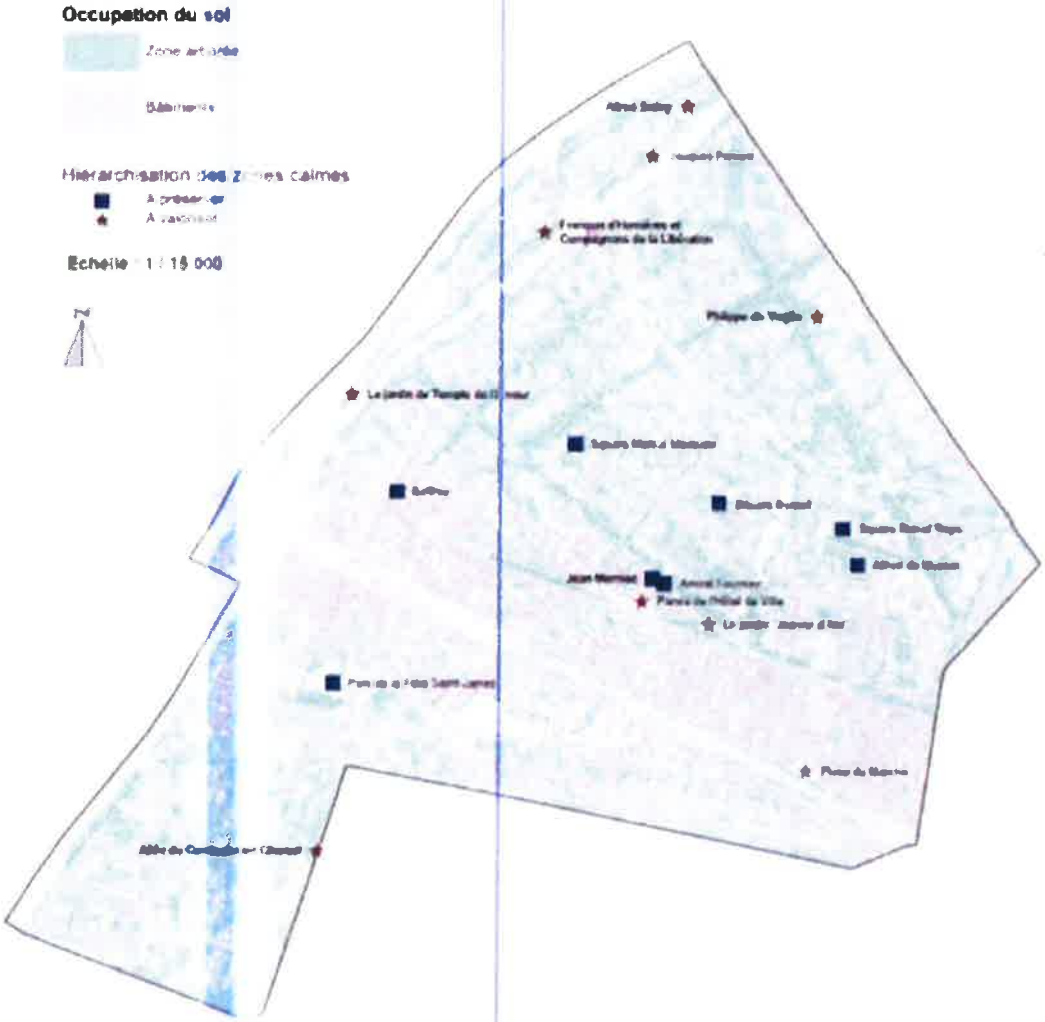
(Indicateur Lden, cumul de toutes les sources)

Carte d'exposition de la population à un niveau sonore inférieur à 55 dB(A)

La détermination des zones calmes a fait l'objet d'un repérage terrain et d'échanges avec la commune de Neuilly-sur-Seine pour définir les zones à préserver et à valoriser.

Les différentes zones répertoriées sont identifiées sur la carte suivante.

Hiérarchisation des zones calmes



Carte de hiérarchisation des zones calmes

A l'issue du diagnostic, 17 zones calmes ont été répertoriées. Après visite des différents sites et échanges avec les services municipaux, il a été décidé d'en classer 8 en zones calmes à préserver et les 9 autres en zones à valoriser.

Le tableau suivant présente ces différentes zones.

	NOM	GESTIONNAIRE
A PRESERVER	Square Martial Massiani	Neuilly-sur-Seine
	Square Beloeil	Neuilly-sur-Seine
	Square Daniel Rops	Neuilly-sur-Seine
	Beffroy	Neuilly-sur-Seine
	Jean Mermoz	Neuilly-sur-Seine
	Amiral Fournier	Neuilly-sur-Seine
	Alfred de Musset	Neuilly-sur-Seine
	Parc de la Folie Saint-James	CG92
A VALORISER	Alfred Sisley	Neuilly-sur-Seine
	Jacques Prévert	Neuilly-sur-Seine
	François d'Humières et Compagnons de la Libération	Neuilly-sur-Seine
	Jardin du Temple d'Amour	Neuilly-sur-Seine
	Philippe de Vogüe	Neuilly-sur-Seine
	Parvis de l'Hôtel de Ville	Neuilly-sur-Seine
	Jardin « Jeanne d'Arc »	Neuilly-sur-Seine
	Place du Marché	Neuilly-sur-Seine
	Allée du Commandant Charcot	Neuilly-sur-Seine

5. HISTORIQUE DES ACTIONS MISES EN PLACE AU COURS DES DIX DERNIERES ANNEES AU SEIN DE LA VILLE

5.1 IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT DES DOCUMENTS D'ORIENTATION STRATEGIQUE

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire.

Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examiné afin :

- d'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite ;
- d'autre part, de s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Les documents dont le contenu a ainsi été examinés en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile de France (PDUIF) ;
- Plan Local d'Urbanisme

Il s'agira ainsi pour chacun d'entre eux de reprendre les éléments intéressants en termes d'impact sonore dans le plan d'action du PPBE.

5.1.1 PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS DE LA REGION ÎLE-DE-FRANCE (PDUIF)

Le PDUIF a été approuvé par arrêté interpréfectoral en décembre 2000. En décembre 2007, le Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) a décidé, sur la base des conclusions de l'évaluation du PDUIF de 2000, de procéder à sa révision. Par délibération du 16 février 2012, le Conseil Régional d'Île-de-France a arrêté le projet de PDUIF.

Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Il propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020 tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre.

Il doit permettre d'atteindre un équilibre durable entre les besoins de mobilité des personnes et des biens, d'une part, la protection de l'environnement et de la santé et la préservation de la qualité de vie, d'autre part.

Le PDUIF fait état que le bruit des transports a un impact important sur la santé au même titre que la pollution atmosphérique, et que le bruit est responsable d'impacts sanitaires de différentes sortes : impacts directs sur l'audition, mais aussi sur l'état général de santé (troubles du sommeil, effets sur le comportement...) en lien direct avec la gêne ressentie.

L'action ENV2 « Réduire les nuisances sonores liées aux transports », intégrée au PDUIF, expose la majeure partie des mesures envisageables pour réduire les nuisances sonores liées au transport, qu'elles concernent l'amélioration du matériel roulant, l'installation de dispositifs antibruit le long des infrastructures, le développement d'une éco-conduite moins émettrice de bruit...

Une des priorités du PDUIF est de réduire l'exposition des Franciliens au bruit des transports, en agissant sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés et en encourageant l'usage des modes alternatifs (transports collectifs, marche, vélo). La redéfinition du partage de la voirie entre les différents modes de

transport par une réduction de la place octroyée à la voiture permettra de créer des conditions plus agréables pour se déplacer à pied et à vélo.

Les documents d'urbanisme établis à l'échelle locale par la Ville de Neuilly-sur-Seine, le Plan Local d'Urbanisme notamment, doivent être rendus compatibles avec le PDUIF dans un délai de trois ans après sa date d'approbation. Il s'agira de respecter les objectifs et le cadre de la politique de déplacements des personnes et des biens pour l'ensemble des modes de transport fixés d'ci 2020 par le PDUIF.

5.1.2 Plan Local d'Urbanisme

Le Plan Local d'Urbanisme est un document stratégique et opérationnel ayant une portée juridique, pour la définition et la mise en œuvre des politiques urbaines à l'échelle communale ou intercommunale.

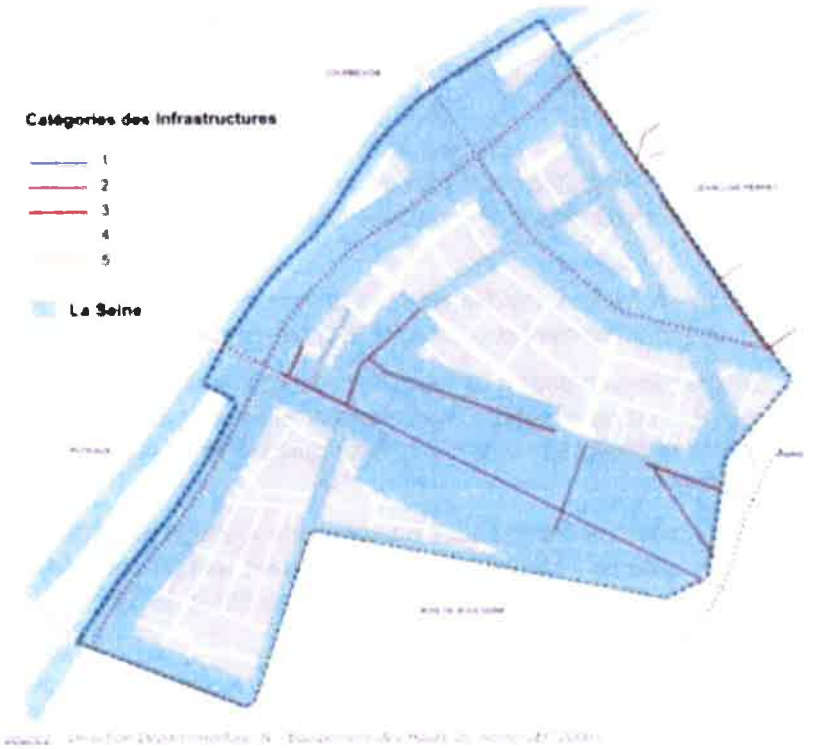
Il présente le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui exprime les éléments du projet communal sur lesquels la commune souhaite s'engager et définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Neuilly-sur-Seine contient un rappel à l'arrêté préfectoral du 6 juillet 2000 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation.

Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction.

Servitudes acoustiques



Classement sonore des infrastructures de transports terrestres (sources : PLU)

Une analyse du PADD de Neuilly-sur-Seine a permis de recueillir les orientations de la Ville en matière de développement et d'aménagement durable.

ORIENTATIONS DU PADD	IMPACT SUR L'ENVIRONNEMENT SONORE
POURSUIVRE L'EXIGENCE DE QUALITES DES LOGEMENTS : AMELIORATION DU CONFORT THERMIQUE ✓ Association exigence environnementale et qualité des logements	**AMELIORATION DE L'ISOLATION ACOUSTIQUE DES BATIMENTS**
METTRE EN RESEAU LE PATRIMOINE NATUREL ET BATI DE LA VILLE ✓ Préservation et mise en valeur des espaces naturels ✓ Extension de la trame verte à l'ensemble de la ville	**PRESERVATION ET DEVELOPPEMENT DE ZONES CALMES**
PRIVILEGIER LES LIAISONS NATURELLES AVEC LA SEINE ET LE BOIS DE BOULOGNE ET PRENDRE EN COMPTE DES TRAMES VERTES ET BLEUES A L'ECHELLE LOCALE ✓ Développement plus positifs des liaisons naturelles	**PRESERVATION ET DEVELOPPEMENT DE ZONES CALMES**
MAITRISER L'USAGE DE LA VOITURE EN FAVORISANT LES CIRCULATIONS DOUCES ✓ Instauration des durées longues de stationnement (hebdomadaires) ✓ Généralisation du stationnement payant, description des itinéraires cyclables et piétonniers nécessaires à l'achèvement du maillage de la commune ✓ Développement des modes de déplacements alternatifs à la voiture, aménagement de zones 30 pour favoriser les déplacements piétonniers et cyclistes	**REDUCTION DE NUISANCES SONORE LIEES AU TRAFIC ROUTIER**
RECONSIDERER L'ESPACE PUBLIC ET LES PRINCIPALES PLACES DE NEUILLY COMME ESPACES DE VIE ✓ Valorisation des espaces communs ✓ Développement des parcs	**PRESERVATION ET DEVELOPPEMENT DE ZONES CALMES**

Les principales dispositions d'urbanisme adoptées permettent également la limitation de l'impact des nuisances sonores sur l'habitat :

- un parc immobilier protégé des nuisances sonores en raison des servitudes de reculement :
  - 70 % des surfaces cadastrées sont concernées par les marges de reculement. Les règlements de certaines zones imposent une implantation des constructions en retrait de l'alignement d'une distance de 4, 10, ou mètres. Cet éloignement contribue à lui seul à une réduction du bruit perçu dans les habitations ;
  - les règles d'implantation du règlement d'urbanisme de la ville favorisent la préservation des

habitations face aux nuisances routières. Si les façades des immeubles sur rues sont exposées, la plupart des logements sont protégés par les immeubles en front de parcelle, formant un écran antibruit. La façade des immeubles sur rue protège les logements sur cour ainsi que les logements en second rang.

La Ville mène également une politique d'implantation de l'activité tertiaire et des professions libérales le long des grands axes routiers. Du fait de leur implantation, ces activités jouent un rôle de tampon et limitent ainsi l'exposition au bruit des lieux d'habitation situés à l'arrière.

5.2 TRAITEMENT DES ZONES A ENJEUX DU RESEAU NATIONAL


PREFECTURE DES HAUTS-DE-SEINE

DIRECTION RÉGIONALE ET INTERDÉPARTEMENTALE DE L'ÉQUIPEMENT ET DE L'AMÉNAGEMENT D'ILE-DE-FRANCE

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des Infrastructures routières de l'État

L'Etat a arrêté son PPBE de 1ère échéance (trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules) dans le département des Hauts-de-Seine, le 22 janvier 2013.

Le PPBE recense les mesures réalisées

L'observatoire départemental du bruit des transports terrestres (routiers et ferroviaires) du département des Hauts-de-Seine a procédé au recensement des points Noirs du Bruit dans le département. Concernant la commune de Neuilly-sur-Seine, un recensement a été fait sur la N13 (avenue Charles de Gaulle), 54 bâtiments PNB ont été recensés sur la commune. Ce résultat est confirmé par la campagne de mesures faites lors d'une étude acoustique dans le cadre du projet « dénivellation et couverture de la RN13 ». Ce programme au stade préliminaire lors de l'écriture du PPBE, prévoit une diminution de 6 à 8 dB(A) au droit de l'avenue Charles de Gaulle.

GESTIONNAIRE	ETAT D'AVANCEMENT PPBE
UT 92	PPBE 1ère échéance arrêté http://www.hauts-de-seine.pref.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-prevention-des-risques/Environnement/Bruit/Bruit-des-transports-terrestres/PPBE-des-grandes-infrastructures-de-transports-de-l-Etat/%28language%29/fre-FR

5.3 TRAITEMENT DES ZONES A ENJEUX DU RESEAU DEPARTEMENTAL

Suite à un courrier de la Ville, le Conseil Général va transmettre les actions de réduction du bruit mises en place au cours des 10 dernières années le long du réseau routier départemental présent sur le territoire communal.

L'élaboration du PPBE du réseau routier départemental des Hauts-de-Seine n'a pas encore débuté, le Département est en attente des cartes de bruit stratégiques que l'Etat doit réaliser.

GESTIONNAIRE	ETAT D'AVANCEMENT PPBE
CG 92	En attente des données cartographiques de l'état pour débuter l'élaboration des PPBE.

5.4 TRAITEMENT DES ZONES A ENJEUX DU RESEAU COMMUNAL

5.4.1 ACTIONS REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES ET PROGRAMMEES AU COURS DES 5 ANNEES A VENIR

- Actions de maîtrise du trafic

ACTIONS DE MAITRISE DU TRAFIC REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES ET DES 5 ANNEES A VENIR			
INTITULE	**DESCRIPTION DE L'ACTION**	**DATE DE REALISATION**	**GAINS**
Véhicules électriques communaux	Exigence dans le cahier des charges du recours aux bennes électriques : 11 nouvelles bennes 100% électriques	2012	-
Favoriser les mobilités douces	Installation de 14 stations Vélib	2009	-
	Développement de trois stations pour la location de véhicules électriques avec la société MOPeasy	2011	-
	Utilisation de vélos par plusieurs services municipaux (propreté, espaces verts)	Non communiqué	-

- Actions sur les vitesses de circulation

ACTIONS SUR LES VITESSES DE CIRCULATION REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES ET DES 5 ANNEES A VENIR			
INTITULE	**DESCRIPTION DE L'ACTION**	**DATE DE REALISATION**	**GAINS**
Mise en place de zones 30	Aménagement de « zones 30 » sur le boulevard de la Saussaye, le boulevard d'Argenson, la rue de Longchamps, la rue Charcot et le plateau traversant du Théâtre des Sablons	2011	2 à 4 dB(A)
Développement des zones 30	Les Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) du PLU préconisent, au cœur des quartiers, l'aménagement des zones 30	2013	2 à 4 dB(A)

- Actions sur les revêtements de chaussée

ACTIONS SUR LES REVETEMENTS DE CHAUSSEE REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES ET DES 5 ANNEES A VENIR			
INTITULE	**DESCRIPTION DE L'ACTION**	**DATE DE REALISATION**	**GAINS**
Actions de maintenance régulière des voiries	Programme de rénovation des chaussées et des trottoirs	Programme pluri-annuel de travaux	-
Changement des revêtements de chaussée	Renouvellement des enrobés du boulevard Victor Hugo	2012	1 à 3 dB(A)
	Renouvellement des enrobés des avenues Achille Peretti et du Roule	2012-2013	1 à 3 dB(A)
	Rue de Longchamp : passage d'un sol en dalles à un enrobé	2014	1 à 3 dB(A)

- Actions de limitation de la propagation

ACTIONS DE LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT REALISEES AU COURS DES 10 DERNIERES ANNEES ET DES 5 ANNEES A VENIR			
INTITULE	**DESCRIPTION DE L'ACTION**	**DATE DE REALISATION**	**GAINS**
Travaux de voirie	Rue des Huissiers : passage d'un sol en dalles à un enrobé	2015	1 à 3 dB(A)
Requalification	Requalification de l'avenue Charles-de-Gaulle (RN 13), report du trafic en transit en sous-sols	Non communiqué	6 à 8 dB(A)

- Autres actions de lutte contre le bruit

Bien que non exigées règlementairement dans le cadre du PPBE, d'autres actions de gestion de l'environnement sonore sont mises en place sur la commune de Neuilly-sur-Seine et démontrent la prise de conscience de l'importance d'apaiser l'environnement sonore sur le territoire :

Il s'agit de:

- l'arrêté municipal du 31 mai 1990 réglementant les horaires d'utilisation des engins bruyants dans le cadre de travaux de construction ou de réhabilitations immobilières sur l'ensemble du territoire communal ;
- l'arrêté municipal du 28 août 1992 réglementant les émissions de bruit sur l'ensemble du territoire communal ;
- l'arrêté municipal du 30 juillet 2013 réglementant les opérations de livraisons et l'utilisation des places qui leur sont réservées sur l'ensemble du territoire communal ;
- actions mises en œuvre par le service Propreté Urbaine :
  - achats de souffleurs insonorisés ;
  - utilisation de groupe à haute pression insonorisé dans les zones sensibles ;
  - achats d'aspirateurs à déchets électriques ;
  - non utilisation des engins de nettoyage le dimanche (sauf manifestations exceptionnelles).

La carte suivante recense les actions de compétences communales de réduction du bruit dans l'environnement arrêtées au cours des 10 dernières années et programmées au cours des 5 prochaines années.

Localisation des actions de réduction du bruit dans l'environnement

Actions sur les vitesses de circulation

Zones 30 créées au cours des 10 dernières années

Actions sur les revêtements de chaussée

Réalisées au cours des 10 dernières années

Prévues au cours des 5 prochaines

Echelle : 1 / 15 000

Carte de localisation des actions de réduction du bruit dans l'environnement

6. PLAN D'ACTIONS DE COMPETENCES COMMUNALES

Engagée dans la lutte contre les nuisances sonores et la prévention du bruit dans l'environnement, la Ville de Neuilly-sur-Seine a souhaité mettre en place un plan d'actions de compétences communales de lutte contre le bruit.

L'objectif est de ne pas dégrader la situation globale, de réduire les nuisances sonores dans l'environnement et le nombre de personnes soumises à des niveaux importants et de préserver ou valoriser les zones calmes.

Il s'agit d'une réelle démarche d'amélioration des situations défavorables existantes mais aussi de préservation des espaces de qualité.

Le plan d'actions est axé autour de trois axes :

- Réduire le bruit à la source et résorber des situations critiques ;
- Préserver et valoriser les zones calmes ;
- Informer et sensibiliser.

6.1 REDUIRE LE BRUIT ROUTIER ET RESORBER LES SITUATIONS CRITIQUES

L'objectif principal consiste à réduire les nuisances sonores et à ramener les niveaux de bruit en dessous des seuils fixés, et tout ceci aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 du 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 :

- 68 dB(A) en Lden (période de 24 heures) et 62 dB(A) en Ln (période nuit) pour le bruit routier.

Ces valeurs limites sont définies en façade extérieure des bâtiments, mais il se trouve que dans certaines situations, il est impossible d'abaisser les niveaux sonores de la source pour permettre le respect de ces seuils, aussi bien d'un point de vue économique que technique. Dans ce cas, le recours à l'isolation de façade est indispensable pour permettre d'obtenir des niveaux sonores acceptables à l'intérieur des bâtiments. Cette solution présente l'inconvénient de ne pas améliorer l'environnement sonore des espaces extérieurs.

Il est donc recommandé, en matière de lutte contre le bruit, de traiter le bruit à la source dès que cela est techniquement et économiquement possible.

Dans le but de réduire le bruit et de résorber les situations critiques, plusieurs solutions de compétences communales sont à disposition de la Ville :

- actions de maîtrise du trafic :
  - développement des transports en commun ;
  - favoriser les mobilités douces ;
  - restriction d'accès à certains types de véhicules ;
  - équiper les services de la Ville en véhicules silencieux.
- actions sur les vitesses de circulation :
  - réduction réglementaire de la vitesse ;
  - mise en place de zones 30 ;
  - transformation de carrefours à feux tricolores en carrefours giratoires ;
  - synchronisation des feux tricolores, ondes vertes ;
  - aménagements ponctuels de voirie (ralentisseurs, plateaux surélevés, coussins ...).
- actions sur les revêtements de chaussée :
  - changement de pavés par des revêtements bitumineux ;
  - actions de maintenance régulière des voiries ;
  - mise en place de revêtements acoustiques.

- opérations de traitement acoustique des façades :
  - isolation de façade ;
  - rénovation du patrimoine communal.

6.2 PRESERVER ET VALORISER LES ZONES CALMES

La directive européenne sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement vise une protection des zones dites calmes.

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver les zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps les qualités acoustiques et environnementales de ces espaces :

- prendre en considération l'existence des zones calmes en les intégrant aux documents d'urbanisme (Plan Local d'urbanisme notamment) ;
- inciter le Conseil Général des Hauts-de-Seine à identifier les parcs départementaux comme zones calmes ;
- indiquer l'existence de ces zones à la population, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et en rappelant les principes de comportement à respecter ;
- favoriser l'accès aux zones calmes par les transports en commun et les modes doux ;
- veiller à une utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts, opter pour des matériels non bruyants, électriques si possible ;
- suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore.

6.3 INFORMER ET SENSIBILISER LE PUBLIC

L'action principale du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement passe par l'amélioration des connaissances, de l'information et de la sensibilisation auprès des habitants et des élus.

Le plan d'actions pour cette démarche se résume en quatre grandes étapes nécessaires et indispensables :

- l'amélioration des connaissances sur les nuisances causées par le bruit ou plus généralement sur l'intérêt du PPBE ;
- la publication des cartes de bruit et du PPBE (voie électronique ou dans la presse), diffusion de l'information ;
- la sensibilisation des usagers de la route à procéder à une conduite et un comportement non générateurs de nuisances ;
- la formation et la sensibilisation du jeune public sur les nuisances causées par le bruit au travers d'actions pédagogiques.

7. Informations sur la resorption des Points Noirs du Bruit (PNB)

7.1 Definition d'un Point Noir du Bruit

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

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

Indicateurs	Route et/ou ligne a grande vitesse ***	Voie ferree conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferree conventionnelle
LAeq (6h-22h) *	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h-6h) *	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden **	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Lnight **	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

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

*** hors façade selon la définition des indicateurs européens*

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

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

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

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

- Il s'agit d'un **bâtiment d'habitation ou d'un établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale**
- Il faut qu'il réponde à des critères d'antériorité :
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978,
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures des réseaux routier et ferroviaire nationaux auxquelles ces locaux sont exposés,
  - Les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement.
  - Lorsque les locaux d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

7.2 LE TRAITEMENT DES PNB

Les opérations de résorption des Points Noirs du Bruit consistent à :

- traiter le bruit à la source et limiter la propagation du bruit (enrobé phonique, écran acoustique ...) ;
- réaliser un traitement acoustique des façades des bâtiments sensibles.

Une combinaison de ces deux types de traitement peut être réalisée. Une étude préalable peut permettre de déterminer leur part respective.

7.2.1 REDUIRE LE BRUIT A LA SOURCE

Afin de réduire l'exposition sonore en façade des bâtiments, il est pertinent de **privilégier la mise en œuvre d'actions durables à la source**. On peut traiter directement l'infrastructure ou ses abords immédiats à travers trois méthodes qui peuvent être combinées :

- des actions visant à atténuer le bruit de roulement (pose de revêtements de chaussée peu bruyants...) ;
- l'installation d'écrans acoustiques ou de merlons ;
- la mise en œuvre de mesures destinées à maîtriser les trafics (modérer les vitesses pratiquées ou restreindre les circulations bruyantes, notamment en soirée et dans la nuit).

Efficaces, ces pratiques protègent à la fois les bâtiments et leurs alentours.

7.2.2 OBJECTIFS ACOUSTIQUES

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

INDICATEURS	ROUTE ET/OU LIGNE A GRANDE VITESSE ***	VOIE FERREE CONVENTIONNELLE	CUMUL ROUTE ET/OU LGV ET VOIE FERREE CONVENTIONNELLE
LAeq (6h-22h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
LAeq (22h-6h)	60 dB(A)	63 dB(A)	63 dB(A)
LAeq (6h-18h)	65 dB(A)		
LAeq (18h-22h)	65 dB(A)		

7.2.3 ISOLER LES FAÇADES

Lorsque le traitement à la source n'est pas possible dans des conditions techniques, environnementales ou économiques satisfaisantes, on peut réaliser des travaux de renforcement de l'isolation acoustique des façades du bâtiment. Il est alors possible d'agir sur les portes et les fenêtres, les coffres de volets roulants ou, plus rarement, les murs.

Dans l'idéal, il faut procéder à une isolation **à la fois acoustique et thermique**. On devra alors faire réaliser un audit mixte acoustique et thermique pour définir le programme de travaux d'isolation.

7.3 LE ROLE DE L'ADEME DANS LA RESORPTION DES PNB

La volonté des pouvoirs publics de résorber les points noirs du bruit (PNB) a été réaffirmée par le Grenelle Environnement notamment par la mise en place de moyens budgétaires conséquents. Depuis 2009, l'ADEME contribue à cet engagement en apportant un soutien technique et des aides financières pour les opérations de résorption des PNB routiers et ferroviaires

L'aide est attribuée sous la forme d'une subvention au maître d'ouvrage de l'opération de résorption.

Le montant maximum de l'aide ADEME est de 80 % des coûts des dépenses liées à l'opération de traitement d'un point noir bruit. Ce taux pourra être porté à 100 % sur avis motivé du service instructeur et après avis favorable de la Commission Nationale des Aides énergie (CNA) de l'ADEME en fonction du caractère innovant ou exemplaire de l'opération. Le montant maximal de l'aide pourra prendre en compte d'éventuels financements complémentaires.

DETAIL SUR LE PLAFOND DES AIDES

Pour les travaux de traitement de façade, les montants plafonds fixés ci-dessous par l'ADEME, dans le cadre des conventions d'aides à la résorption des PNB, seront les montants maximum pris en compte dans les dépenses éligibles :

SEUIL PNB (indicateur de gêne LAeq supérieur à 70 dB(A) diurne ou 65 dB(A) nocturne)

PLAFOND PAR PIECE	LOGEMENT COLLECTIF	LOGEMENT INDIVIDUEL
Pièce principale	1 829 €	3 201 €
Cuisine	1 372 €	1 372 €

SEUIL PNB SUPERIEUR (indicateur de gêne LAeq supérieur à 80 dB(A) diurne ou 75 dB(A) nocturne)

PLAFOND PAR PIECE	LOGEMENT COLLECTIF	LOGEMENT INDIVIDUEL
Pièce principale	1 982 €	3 506 €
Cuisine	1 829 €	1 829 €

8. PROPOSITION D'ACTIONS

8.1 ELEMENTS DE LECTURE

LE CODE COULEUR

Le code couleur suivant est utilisé dans les fiches actions selon la thématique abordée :

GOUVERNANCE
BRUIT ROUTIER
URBANISME

LE THEME

Il correspond aux différentes thématiques abordées dans la mise en place du plan d'action : Gouvernance, Bruit Routier et Urbanisme.

L'OBJECTIF

L'objectif de chaque action est précisé selon les recommandations de la directive européenne :

- réduire le pourcentage d'habitants exposés au bruit
- réduire les niveaux sonores

Certaines actions de gouvernance correspondent à la mise en place des autres actions.

Elles sont présentées en tant qu'objectif de « mise en place du PPBE ».

LE TYPE

Il correspond au niveau d'intervention de l'action :

Gestion, Diagnostic, Prévention et Amélioration.

LA DESCRIPTION

Elle présente les modalités de mise en œuvre de l'action.

LE PILOTAGE ET LA MISE EN ŒUVRE DE L'ACTION

Les actions sont réalisées par les différents intervenants selon les compétences repérées.

Le pilotage définit l'agent en charge de l'évaluation des problématiques de l'action, de sa mise en place et de son suivi de réalisation. Il peut s'agir du pilote PPBE ou d'agents municipaux.

Le porteur réalise la mise en œuvre de l'action et précise au pilote les difficultés rencontrées. Il s'agit par exemple du pilote PPBE ou d'agents municipaux.

L'ECHEANCE

L'échéance de chaque action est précisée : à court terme, à 5 ans ou à 10 ans.

LE FINANCEMENT / LE BUDGET

Le coût de chaque action est précisé lorsqu'il est évaluable directement. Certaines actions n'ont pas de coût financier mais présente un « Temps agent » : collaboration avec les autres gestionnaires, gouvernance … .

L'INDICATEUR D'EFFICACITE

L'indicateur d'efficacité est défini selon trois niveaux de potentiel d'amélioration direct ou indirect :

+++ : fort ; ++ : moyen ; + : faible

L'INDICATEUR DE SUIVI

L'indicateur de suivi permet aux pilotes d'évaluer le temps passé sur l'action, la charge de travail qui a été nécessaire, l'effectivité à court et long termes de l'action qui a été réalisée. Cet Indicateur permettra par ailleurs à la prochaine échéance d'améliorer et/ou de réorienter les mises en œuvre si nécessaire.

8.2 PRESENTATION DES ACTIONS

Le tableau suivant récapitule les actions envisageables par type et en fonction des différents thèmes.

TYPES \ THEMES	GOUVERNANCE	BRUIT ROUTIER	URBANISME
GESTION	▶Accompagner le projet de PPBE ▶Promouvoir le PPBE auprès des gestionnaires		
			▶Promouvoir le PPBE auprès des acteurs de l'aménagement urbain
DIAGNOSTIC	▶Intégrer une composante acoustique dans les enquêtes et la communication environnementale ▶Préparer la révision du PPBE		▶Étudier la faisabilité d'un traitement acoustique de façades
PREVENTION		▶Intégrer la dimension acoustique dans les aménagements de voirie	▶Intégrer la dimension acoustique dans tout document de recommandations d'aménagement ou environnementales ▶Prendre en compte la composante acoustique dans les bâtiments communaux
AMELIORATION		▶Optimiser les flottes municipales ▶Fluidifier et pacifier la circulation ▶Suivre l'entretien des voiries ▶Favoriser les mobilités actives et les circulations apaisées ▶Réglementer la circulation des véhicules de livraison non bruyants la nuit	

8.3 ACTIONS DE GOUVERNANCE

8.3.1 ACCOMPAGNER LE PROJET

GOUVERNANCE					
Objectif	**S'ASSURER D'UN PORTAGE CONTINU TOUT AU LONG DU PROJET**				
Type	**GESTION**				
Description	La réalisation du diagnostic acoustique et l'élaboration du plan d'actions (PPBE) ont été réalisées à l'échelle de Neuilly-sur-Seine. Il est nécessaire que le PPBE continue d'être suivi et géré par le service Gestion et Prévention des déchets, qui veillera à la mise en œuvre de toutes les actions contenues dans le plan. Pour cela, la tenue des réunions annuelles de suivi est indispensable : Ces réunions sont l'occasion de : • vérifier l'avancement des différentes actions, • identifier éventuellement d'autres actions relatives au bruit qui ont été réalisées ou qui sont en cours de réalisation, • s'assurer de la mise à jour des indicateurs de suivis				
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE					
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi	
Pilote : Agent pilote PPBE Porteurs : Agent pilote PPBE et services municipaux concernés	A court terme	Temps agent	+++	Nombre de réunions tenues par année.	

8.3.2 PROMOUVOIR LE PPBE AUPRES DES GESTIONNAIRES

GOUVERNANCE					
Objectif	**SENSIBILISER LES ACTEURS DU TERRITOIRE AUX ENJEUX DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**				
Type	**GESTION**				
Description	Des réflexions devront donc être menées, avec les gestionnaires concernant les zones à traiter identifiées qui relèvent de leur compétence, sur les thématiques des transports, des voiries, des aménagements, de la circulation (renouvellement des revêtements de chaussée, suivi des travaux de voiries, radars pédagogiques, réhabilitation de la RN 13 ...) afin de permettre la réduction des niveaux sonores générés par ces infrastructures Il conviendra également de sensibiliser les partenaires au recensement des différentes zones calmes.				
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE					
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi	
Pilote : Agent pilote PPBE Porteurs : Agent pilote PPBE et services municipaux concernés	A court terme	Temps agent	+++	Nombre de réunions tenues par année.	

8.3.3 INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS LES ENQUETES ET LA COMMUNICATION ENVIRONNEMENTALE

GOUVERNANCE				
Objectif	**INFORMER ET SENSIBILISER LA POPULATION DE L'IMPORTANCE DE LA THEMATIQUE ACOUSTIQUE** **FAIRE PRENDRE CONSCIENCE DE LA PART NON NEGLIGEABLE DU CRITERE ACOUSTIQUE DANS L'ENVIRONNEMENT URBAIN**			
Type	**DIAGNOSTIC**			
Description	Dans le cadre des enquêtes et communications municipales sur la thématique de l'environnement, les problématiques acoustiques seront également abordées, afin de recenser autant que possible le ressenti de la population sur cette thématique tout au long de l'application du plan.			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent pilote PPBE Porteurs : Agent pilote PPBE et services municipaux concernés	A court terme	Temps agent	+	Nombre d'enquêtes réalisées Nombre de personnes sondées

8.3.4 PREPARER LA REVISION DU PPBE

GOUVERNANCE					
Objectif					
Type	**DIAGNOSTIC**				
Description	Pour préparer la révision du PPBE, il faudra définir de nouveaux enjeux, en fonction des résultats atteints par le PPBE actuel et en fonction des projets urbains à venir à plus ou moins long terme. Il s'agira en particulier de s'interroger sur les zones à enjeux définies dans le PPBE actuel et de réfléchir à leur évolution et à leur prise en compte dans le prochain PPBE. De nouvelles zones pourraient être créées, tandis que certaines zones existantes pourraient disparaitre. Il faudra également vérifier si des secteurs non pris en compte dans le diagnostic actuel ne devraient pas l'être dans le futur PPBE. Pour initier ce travail de mise à jour, une réunion à mi-parcours (deux ans et demi après le lancement du plan) – réunissant les personnes qui ont participé au premier PPBE – sera organisée pour faire un premier bilan du plan. Enfin, une autre réunion du même type sera organisée à la fin des 5 années du plan. Elle participera au bilan final du plan et servira notamment à l'élaboration du second plan.				
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE					
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi	
Pilote : Agent pilote PPBE Porteurs : Agent pilote PPBE et services municipaux concernés	A 5 ans	Temps agent	++	Nombre de secteurs à enjeux en évolution (créés ou supprimés)	

8.4 ACTIONS DE REDUCTION DU BRUIT ROUTIER

8.4.1 OPTIMISER LA FLOTTE MUNICIPALE

BRUIT ROUTIER				
Objectif	**AVOIR DES DEPLACEMENTS PERFORMANTS ET MOINS GENERATEURS DE BRUIT CONTRIBUER A ETRE UNE COLLECTIVITE EXEMPLAIRE**			
Type	**AMELIORATION**			
Description	Cette action passe par les pistes suivantes : • réduction du nombre de véhicules ; • réduction du nombre de déplacements ; • choix du matériel ; • solution alternative à la voiture individuelle thermique (MOPeasy, Autolib, déplacements actifs).			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
<u>Pilote :</u> Agent responsable de la flotte automobile <u>Porteurs :</u> Agents communaux concernés	A 5 ans	15 000 à 20 000 € (HT) pour l'acquisition d'un véhicule électrique	++	▶Nombre et types de véhicules silencieux acquis ▶Nombre d'agents utilisant un véhicule silencieux pour leurs déplacements ▶ Nombre d'abonnements MOPeasy pour les agents municipaux

8.4.2 FLUIDIFIER ET PACIFIER LA CIRCULATION

BRUIT ROUTIER				
Objectif	**ÉVITER LES TRAFICS PULSES GENERATEURS DE BRUIT**			
Type	**AMELIORATION**			
Description	Les systèmes de fluidification de la circulation permettent de réduire les nuisances sonores en provenance des routes. Cette action passe par les pistes suivantes : • les radars de vitesse ; • les radars pédagogiques • les feux dissuasifs ; • la gestion des carrefours ; • les ondes vertes ; • les capteurs de vitesse. Ces mises en œuvre nécessitent la réalisation d'étude de faisabilité : fluidité et report du trafic.			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent responsable de service Déplacements Porteurs : Agents communaux concernés	A 5 ans	A déterminer en fonction des systèmes	+++	▶Nombre de systèmes mis en place ▶Gain acoustique après aménagement

8.4.3 Suivre l'entretien des voiries

BRUIT ROUTIER				
Objectif	**Reduire le pourcentage d'habitants et d'usagers exposes au bruit** **Reduire les niveaux sonores**			
Type	**Amelioration**			
Description	Le temps dégrade progressivement la qualité des voiries. Le mauvais état des revêtements, l'orniérage, la présence de nids de poules engendrent d'une part des risques sur la circulation, mais également des nuisances sonores supplémentaires (bruits de roulements plus importants, bruits de chocs au passage des nids de poules,...). La maintenance indispensable des voiries sera ainsi réalisée de manière régulière.			
Elements de mise en œuvre				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent du responsable du service Voirie Porteurs : Agents communaux concernés	A 5 ans	A déterminer en fonction du type de revêtement	+++	▶Nombre d'interventions de maintenance / an et par rue ▶Linéaire de voirie rénovée / an

8.4.4 INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS LES AMENAGEMENTS DE VOIRIE

BRUIT ROUTIER				
Objectif	**REDUIRE L'IMPACT ACOUSTIQUE D'UN AMENAGEMENT DE VOIRIE** **REDUIRE LES NIVEAUX D'INTENSITE SONORE LE LONG DE LA VOIRIE**			
Type	**AMELIORATION**			
Description	La prise en compte du critère acoustique dans les aménagements de voirie envisagés sera réalisée. Il s'agira de concilier le gain acoustique et les éléments de sécurité/circulation.			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent pilote PPBE Porteurs : Agents des services Voirie	A 5 ans	1000 à 5000 € suivant l'étude et le nombre de points de mesure	++	▶Nombre d'aménagements réalisés ▶Nombre d'études acoustiques réalisées

8.4.5 FAVORISER LES MOBILITES ACTIVES ET LES CIRCULATIONS APAISEES

BRUIT ROUTIER	
Objectif	**REDUIRE LE POURCENTAGE D'HABITANTS EXPOSES AU BRUIT** **REDUIRE LES NIVEAUX SONORES**
Type	**AMELIORATION**
Description	La Ville de Neuilly-sur-Seine souhaite favoriser et encourager les mobilités actives et zones de circulations apaisées. Cette action passe par les pistes suivantes : • aires piétonnes ; • zones de rencontres ; • zones 30 ; • réduction de la vitesse. Les mobilités actives concernent les modes de déplacement doux et s'inscrivent dans une démarche éco-citoyenne et de développement durable. Elle vise en particulier le passage d'un usage du vélo et de la marche à des usages utilitaires. Elles sont à développer par des aménagements et de la sensibilisation des habitants et usagers du territoire : • étendre les vélos en libre-service ; • développer les stationnements sécurisés pour les vélos en particulier aux pôles générateurs de trafic.

ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent pilote PPBE et services concernés Porteurs : Agents du service Voirie	A 5 ans	Variable en fonction des actions	+++	▶Linéaire de pistes cyclables réalisées. ▶Surface de zones apaisées ▶Part des zones 30 sur le linéaire communal

8.4.6 REGLEMENTER LA CIRCULATION DES VEHICULES NON BRUYANTS LA NUIT

BRUIT ROUTIER				
Objectif	**REDUIRE LE POURCENTAGE D'HABITANTS EXPOSES AU BRUIT** **REDUIRE LES NIVEAUX SONORES**			
Type	**AMELIORATION**			
Description	Neuilly-sur-Seine souhaite réglementer la circulation des véhicules non bruyants la nuit.			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Service réglementation du domaine public Porteurs : Service réglementation du domaine public	A court terme			

8.5 PRISE EN COMPTE DU BRUIT DANS L'URBANISME

8.5.1 PROMOUVOIR LE PPBE AUPRES DES ACTEURS DE L'AMENAGEMENT URBAIN

URBANISME	
Objectif	**SENSIBILISER LES ACTEURS DE L'AMENAGEMENT URBAIN AU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**
Type	**GESTION**
Description	La prise en compte de l'acoustique dans les projets d'urbanisme doit être intégrée dès la conception des projets afin d'assurer une qualité de confort dans l'ensemble des bâtiments et espaces publics qui seront réalisés. Ces orientations permettent en particulier d'agir sur l'amélioration du cadre de vie lorsqu'il est difficile d'agir à la source du bruit (sur l'infrastructure de transport par exemple). En ce qui concerne l'acoustique des bâtiments, le respect de l'arrêté préfectoral de classement acoustique des infrastructures de transport terrestre est imposé à l'occasion de chaque permis de construire. Le respect de l'arrêté est de la compétence du maître d'ouvrage et du maître d'œuvre dans le respect du code de la construction. Pistes de travail : • prise de contact et coopération avec les aménageurs, les promoteurs, la maîtrise d'œuvre ... ; • présentation des objectifs du PPBE aux acteurs de l'aménagement ; • mise en ligne des recommandations du PPBE avec les documents téléchargeables sur le site Internet de la ville.

ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE

Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent pilote PPBE et agents du service Urbanisme Porteurs : Agents du service Urbanisme	A court terme	Temps agent	+++	Nombre de projets où l'acoustique a été prise en compte au-delà du minimum règlementaire.

8.5.2 INTEGRER LA DIMENSION ACOUSTIQUE DANS TOUT DOCUMENT DE RECOMMANDATIONS D'AMENAGEMENT OU ENVIRONNEMENTALES

URBANISME				
Objectif	**ÉVITER D'EXPOSER DE NOUVEAUX HABITANTS OU USAGERS AU BRUIT** **REDUIRE LE POURCENTAGE D'HABITANTS ET D'USAGERS EXPOSES AU BRUIT**			
Type	**PREVENTION / AMELIORATION**			
Description	Une composante acoustique sera intégrée dans tout document de recommandations d'aménagement ou de recommandations environnementales. Il s'agira de prendre en compte les nuisances acoustiques sur la base du PPBE ou encore d'inciter au respect des règles de protection des habitants.			
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE				
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Agent pilote PPBE et agents du service Urbanisme Porteurs : Agents du service Urbanisme	A 5 ans	Pas de surcoût par rapport à la prestation d'assistance à maîtrise d'ouvrage engagée	+++	Nombre de projets où l'acoustique a été prise en compte au-delà du minimum règlementaire.

8.5.3 Prendre en compte la composante acoustique dans les batiments communaux

URBANISME					
Objectif	**Éviter d'exposer de nouveaux habitants ou usagers au bruit** **Reduire le pourcentage d'habitants et d'usagers exposes au bruit**				
Type	**Prevention / Amelioration**				
Description	Lorsque la Ville est maître d'ouvrage, elle prendra en compte la composante acoustique en amont de la construction ou de la rénovation de bâtiments sensibles. Lors de la rénovation du patrimoine communal (crèches écoles, bâtiments municipaux ...) situés dans les zones de bruit, il est souhaitable d'intégrer la prise en compte des critères acoustiques tels que : l'isolation de façade (qui permet de protéger les locaux des nuisances sonores extérieures) ou l'acoustique interne (isolement entre locaux, réverbération, bruits de pas, niveaux sonores d'équipements techniques...).				
Elements de mise en œuvre					
Pilote /Porteur de l'action	Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi	
Pilote : Agent pilote PPBE et agents du service Urbanisme Porteurs : Agents du service Urbanisme	A 5 ans	Travaux sur les bâtiments à chaque rénovation	++	Nombre de projets concernés	

URBANISME					
Objectif	**RENSEIGNER LES HABITANTS SUR LES AIDES EXISTANTES (ADEME) POUR REDUIRE LE POURCENTAGE D'HABITANTS EXPOSES AU BRUIT**				
Type	**DIAGNOSTIC**				
Description	Améliorer les isolations des façades des bâtiments sensibles permet d'augmenter le confort intérieur en protégeant au mieux les habitants ou usagers des nuisances sonores en provenance de l'environnement extérieur. Ce point est de plus particulièrement sensible si l'immeuble est vétuste (Arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur). Des études de fiabilisation des Points Noirs du Bruit (PNB) dans les secteurs bruyants pourront être réalisées afin d'identifier les bâtiments et logements impactés par des dépassements des valeurs limites.				
ELEMENTS DE MISE EN ŒUVRE					
Pilote /Porteur de l'action		Echéance	Financement / Budget	Indicateurs d'efficacité	Indicateurs de suivi
Pilote : Services Urbanisme et Développement Durable Porteurs : Services Urbanisme et Développement Durable		-	-	-	-

Les aides financières évoluent, renseignez-vous auprès du service public de la rénovation énergétique au **0810 140 240** (prix d'un appel local depuis un poste fixe) avant de lancer les travaux.

L'amélioration énergétique des logements, en particulier les travaux d'isolation, peut donner droit à des aides financières (crédit d'impôt, éco-prêt à taux zéro, aides de collectivités territoriales...). Aucun niveau d'exigence n'existe pour les isolants acoustiques, mais les aides financières sont conditionnées à l'utilisation de matériaux présentant un certain niveau d'efficacité thermique.

Certaines subventions de l'Anah sont attribuées pour des travaux d'isolation acoustique.

Plus d'informations sur le livret de l'ADEME « Isoler son logement du bruit » ou sur :

http://www.ademe.fr/sites/default/files/assets/documents/7352_guide_ademe_isoler_logement_bruit.pdf

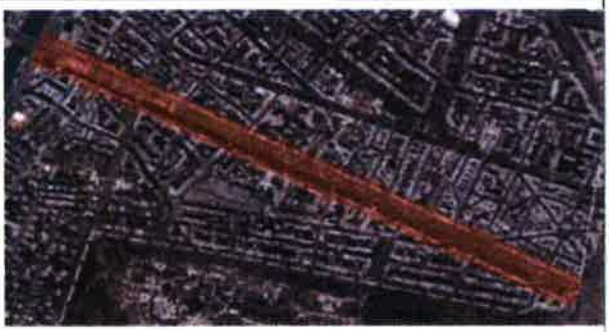
9. Fiches actions

Chaque zone identifiée lors du diagnostic dispose d'une « fiche actions » reprenant différentes informations permettant une meilleure appréhension du secteur et les mesures de réduction du bruit envisageables susceptibles d'être mises en œuvre dans les 5 prochaines années.

A noter que les financements mobilisés par la Ville de Neuilly-sur-Seine et l'ADEME détermineront le nombre de zones de bruit traitées. Aussi toutes les zones ne pourront pas bénéficier de mesures de réduction du bruit.

9.1 Traitement des zones de bruit

Zone Bruyante 1	RN 13	Gestionnaire : Etat (DIRIF)

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure[1]**	**TMJA[2]**
	Début	**Fin**		
RN13 – Avenue Charles de Gaulle	Limite communale	Début couverture	2	161 052
RN13 – Avenue Charles de Gaulle	Début couverture	Fin de couverture	3	-
RN13 – Avenue Charles de Gaulle	Fin de couverture	Limite communale	2	163 330
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC[3]	Présence de PNB[3]
	5 100 habitants	NON	OUI	OUI

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Suivre l'évolution du projet de requalification de la RN13, projet actuellement au stade d'études préliminaires	-	6 à 8 dB(A) 54 PNB traités	A court terme A 5 ans A 10 ans
2	Verbaliser les livreurs effectuant des opérations de livraison la nuit et lettre de rappel du règlement adressée par le Maire aux commerçants	-	Limiter les nuisances sonores nocturnes	A court terme

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Dans le cadre du projet de requalification de la RN13 encore au stade d'études préliminaires, une diminution de 6 à 8 dB(A) est prévue au droit de l'avenue Charles de Gaulle.

[1] Définie par l'arrêté préfectoral n°2000/189 du 6 juillet 2000 portant classement des infrastructures de transports terrestres et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

[2] Trafic Moyen Journalier Annuel utilisé pour la cartographie stratégique du bruit.

[3] Données de l'Observatoire du Bruit des Infrastructures de Transports Terrestres du département des Hauts-de-Seine.

ZONE BRUYANTE 2	D908	GESTIONNAIRE : CG 92

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires

Infrastructure	Délimitation du tronçon		Catégorie infrastructure	TMJA
	Début	Fin		
D908 – Boulevard Bineau	Pont de Courbevoie	Bd du Général Leclerc (RD1)	2	31 363
D908 – Boulevard Bineau	Bd du Général Leclerc (RD1)	Bd du château	3	
D908 – Boulevard Bineau	Bd du château	Bd d'Inkermann	3	
D908 – Boulevard Bineau	Bd d'Inkermann	Rue de Villiers (limite communale)	3	

Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires

Impact :	Population potentiellement impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	2 400 habitants	3 établissements d'enseignement 1 établissement de santé	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Informer le Conseil Général des Hauts-de-Seine du classement en zone bruyante pour prise en compte lors de l'élaboration des PPBE	-	-	A court terme
2	Travaux de réhabilitation et de réfection du boulevard Bineau	-	1 à 3 dB(A)	2016

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Les services départementaux doivent être informés du classement de cette section en zone bruyante afin de pouvoir prendre les mesures de réduction du bruit nécessaires à son traitement lors de l'élaboration du PPBE du Conseil Général des Hauts-de-Seine.

ZONE BRUYANTE 3	D1	GESTIONNAIRE : CG 92

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
D1 – Boulevard du Gal Koenig	Pont de Puteaux	Pont de Neuilly	3	30 064
D1 – Boulevard du Gal Leclerc	Pont de Neuilly	Boulevard Bineau	3	30 182
D1 – Boulevard Bourdon	Boulevard Bineau	Rue de Villiers (limite communale)	3	18 660
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	3 800 habitants	1 établissement de santé	*Données non disponible le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Informer le Conseil Général des Hauts-de-Seine du classement en zone bruyante pour prise en compte lors de l'élaboration des PPBE	-	-	A court terme
2	Proposer au Conseil Général la mise en œuvre d'un revêtement spécialement conçu pour réduire les bruits émis par les véhicules lors de la rénovation des couches de roulement	-	3 à 5 dB(A)	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Les services départementaux doivent être informés du classement de cette section en zone bruyante afin de pouvoir prendre les mesures de réduction du bruit nécessaires à son traitement lors de l'élaboration du PPBE du Conseil Général des Hauts-de-Seine.

ZONE BRUYANTE 4	RUE DE VILLIERS	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue de Villiers	Boulevard Bineau (RD908)	Rue de Lesseps	3	5 007
Rue de Villiers	Avenue de Roule	Boulevard Bourdon (RD1)	3	
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	900 habitants	1 établissement d'enseignement	*Données non disponibles à la date de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
3	Etude de détail suite aux plaintes des riverains durant l'enquête publique du PLU	-	-	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 5	BOULEVARD VICTOR HUGO	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	Délimitation du tronçon		Catégorie infrastructure	TMJA
	Début	Fin		
Boulevard Victor Hugo Boulevard Victor Hugo	Limite communale Boulevard Bineau (RD908)	Boulevard Bineau (RD908) Boulevard Bourdon (RD1)	4 4	13 184
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	900 habitants	3 établissements d'enseignement 3 établissements de santé	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 6	RUE YBRY	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	Délimitation du tronçon		Catégorie infrastructure	TMJA
	Début	Fin		
Rue Ybry Rue Ybry	Av. Ch. De Gaulle (RN13) Rue Garnier	Rue Garnier Rue Soyer	5 5	7365
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s))	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	360 habitants	NON	*Données non disponible*	*le jour de la publication*

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Rénovation de l'enrobé à l'été 2015 (atténuation des nuisances)	200 k€ HT dont 80 k€ pour l'enrobé	1 à 3 dB(A)	A court terme
2	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
3	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Une action sur le revêtement de la chaussée est prévue à l'été 2015, celle-ci devrait engendrée une baisse des niveaux sonores de 1 à 3 dB(A). A la suite, une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique pourra être réalisée avant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 7	RUE DU CHATEAU	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	Délimitation du tronçon		Catégorie infrastructure	TMJA
	Début	Fin		
Rue du Chateau	Av. Ch. De Gaulle (RN13)	Place du Général Gouraud	3	16 325
Rue du Chateau	Place du Général Gouraud	Boulevard d'Argenson	3	7 798
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	700 habitants	NON	*Données non disponible le jour de la publication*	

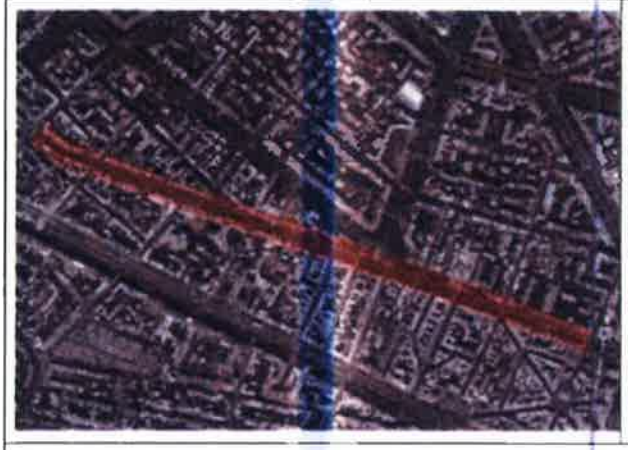
ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
3	Verbaliser les livreurs effectuant des opérations de livraison la nuit et lettre de rappel du règlement adressée par le Maire aux commerçants	-	Limiter les nuisances sonores nocturnes	A court terme

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 8	AVENUE PERETTI ET AVENUE DU ROULE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Avenue A. Peretti	Rue du Château	Rue Saint Pierre	3	15 098
Avenue A. Peretti et Av. du Roule	Rue Saint-Pierre	50m avant Rue de Chartres	4	11 446
Avenue du Roule	50m avant Rue de Chartres	Limite départementale	3	11 446
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	2 700 habitants	2 établissements d'enseignement	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
3	Verbaliser les livreurs effectuant des opérations de livraison la nuit et lettre de rappel du réglement adressée par le Maire aux commerçants	-	-	A court terme

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 10	RUE LOUIS-PHILIPPE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	Délimitation du tronçon		Catégorie infrastructure	TMJA
	Début	Fin		
Rue Louis Philippe	-	-	-	10 141
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	500 habitants	NON	*Données non disponible le jour de la publication*	

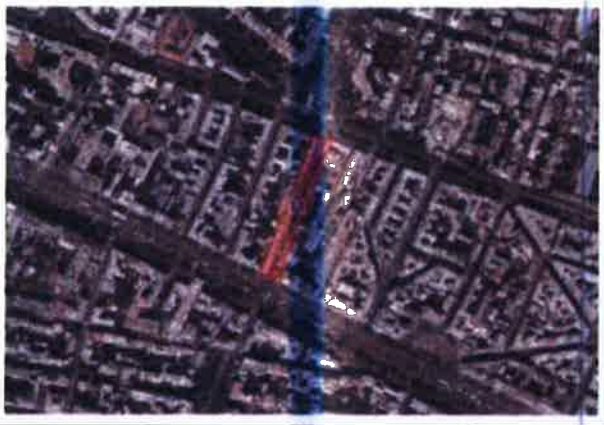
ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
3	Mise en place d'un site de transbordement intégré au Monoprix avec valorisation de certains véhicules silencieux (vélos triporteurs)	Non communiqué	-	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 11	RUE D'ORLEANS	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue d'Orléans Rue d'Orléans	Rue Jacques Dulud Avenue Ch. De Gaulle	Av. Ch. De Gaulle (RN13) Avenue A. Peretti	3 3	7 342
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	500 habitants	NON	*Données non disponible le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 15	RUE DE CHARTRES	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue de Chartres	Avenue du Roule	Limite départementale	3	4 811
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	600 habitants	NON	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 17	AVENUE DE MADRID	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Avenue de Madrid	Boulevard Maurice Barrès	Av. Ch. De Gaulle	4	8 346
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	300 habitants	NON	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Changement du revêtement de chaussée après la réalisation du parking	200 k€ HT	1 à 3 d(B)	A court terme
2	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
3	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
4	Verbaliser les livreurs effectuant des opérations de livraison la nuit et lettre de rappel du règlement adressée par le Maire aux commerçants	-	Limiter les nuisances sonores nocturnes	A court terme

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Une action sur le revêtement de la chaussée est prévue suite à la réalisation du parking, celle-ci devrait engendrée une baisse des niveaux sonores de 1 à 3 dB(A). A la suite, une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique pourra être réalisée avant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 18	RUE ANCELLE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue Ancelle	--	--	--	4 910
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	600 habitants	NON	*Données non disponible le jour de la publication*	

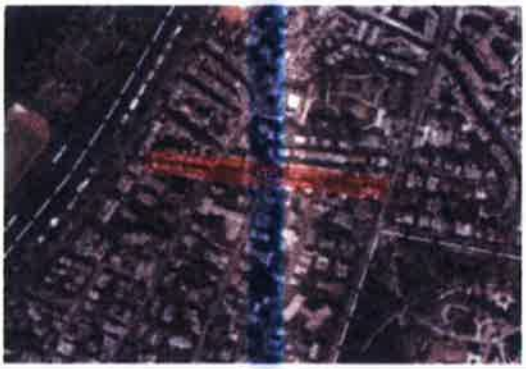
ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Changement du revêtement de chaussée à l'été 2015 (suppression du dallage, réduction des nuisances)	-	1 à 3 dB(A)	A court terme
2	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
3	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Une action sur le revêtement de la chaussée est prévue à l'été 2015, celle-ci devrait engendrée une baisse des niveaux sonores de 1 à 3 dB(A). A la suite, une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique pourra être réalisée avant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 19	RUE DU BOIS DE BOULOGNE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue du Bois de Boulogne	--	--	--	4 910
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	400 habitants	NON	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 20	BOULEVARD MAURICE BARRES ET BOULEVARD MAILLOT	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Boulevard Maurice Barres	Avenue de Madnd	Boulevard des Sablons	4	12 354
Boulevard Maillot	Boulevard des Sablons	Limite départementale	4	12 644
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	800 habitants	NON	*Données non disponibles le jour de la publication*	

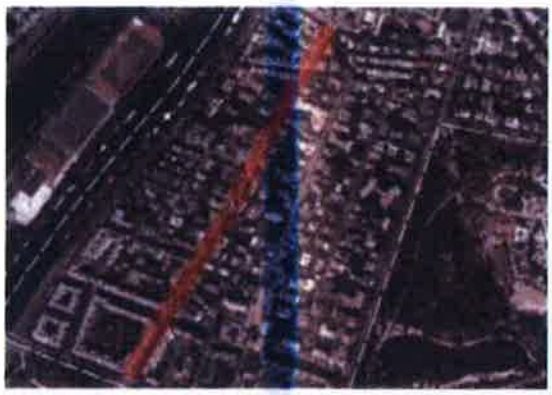
ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Proposer à la Ville de Paris la mise en œuvre d'un revêtement spécialement conçu pour réduire les bruits émis par les véhicules lors de la rénovation des couches de roulement	-	3 à 5 dB(A)	A 5 ans
2	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
3	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Les services de la Ville de Paris doivent être informés du classement de cette section en zone bruyante afin d'envisager la mise en œuvre d'un enrobé de type acoustique.
Une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique pourra être réalisée avant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 21	RUE DE LONGCHAMP	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Rue de Longchamp	Av. Ch. De Gaulle (RN13) Rue Victor Daix	Rue Victor Daix Limite communale	-	1 964 4 124
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) potentiellement impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	2 000 habitants	NON	*Données non disponibles le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
2	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans
3	Verbaliser les livreurs effectuant des opérations de livraison la nuit et lettre de rappel du règlement adressée par le Maire aux commerçants	-	Limiter les nuisances sonores nocturnes	A court terme

Présentation et motif de choix des actions retenues :

La situation dans un milieu urbain dense rend impossible les actions de limitation de la propagation des ondes sonores (écrans antibruit, buttes de terre...) et la limitation de la vitesse réglementaire à 50 km/h limite l'efficacité des enrobés de type acoustique.
La solution la plus adaptée est donc une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique précédant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

ZONE BRUYANTE 22	BOULEVARD RICHARD WALLACE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Critère de détermination de la zone :	Dépassement des seuils réglementaires			
Infrastructure	**Délimitation du tronçon**		**Catégorie infrastructure**	**TMJA**
	Début	**Fin**		
Boulevard Richard Wallace	Bd du Général Koenig (RD1)	Bd du Commandant Charcot	3	22 343
Objectif de réduction du bruit	Respect des seuils réglementaires			

Impact :	Population impactée	Bâtiment(s) sensible(s) impacté(s)	Présence d'une ZBC	Présence de PNB
	900 habitants	NON	*Données non disponible le jour de la publication*	

ACTION(S) PROPOSEE(S)

N°	Description de l'action	Coût	Gains attendus	Planning prévisionnel
1	Proposer à la Ville de Paris la mise en œuvre d'un revêtement spécialement conçu pour réduire les bruits émis par les véhicules lors de la rénovation des couches de roulement	-	3 à 5 dB(A)	A 5 ans
2	Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores	2 à 10 k€ HT	-	A 5 ans
3	Renseignement sur les aides pouvant être sollicitées pour améliorer le confort acoustique	-	5 à 10 dB(A) à l'intérieur des bâtiments	A 5 ans

Présentation et motif de choix des actions retenues :

Les services de la Ville de Paris doivent être informés du classement de cette section en zone bruyante afin d'envisager la mise en œuvre d'un enrobé de type acoustique.
Une étude acoustique complémentaire de fiabilisation des niveaux sonores relevés par la cartographie stratégique pourra être réalisée avant un éventuel renforcement de l'isolement acoustique des façades.

9.2 Preservation et valorisation des zones calmes

Zone calme à preserver	Square Martial Massiani	Gestionnaire : Ville de Neuilly-sur-Seine

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

Action(s) de competences communales envisageable(s)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	SQUARE BELOEIL	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	SQUARE DANIEL ROPS	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	JARDIN BEFFROY	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	JARDIN JEAN MERMOZ	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	JARDIN AMIRAL FOURNIER	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A PRESERVER	SQUARE ALFRED DE MUSSET	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

DIAGNOSTIC

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
4	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

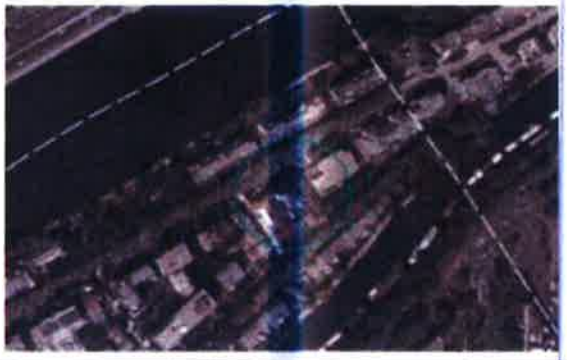
ZONE CALME A PRESERVER	SQUARE DE LA FOLIE SAINT-JAMES	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer le Conseil général des Hauts-de-Seine du classement de la zone en zone à préserver	A court terme
2	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
3	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN ALFRED SISLEY	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN JACQUES PREVERT	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN FRANÇOIS D'HUMIERES ET COMPAGNONS DE LA LIBERATION	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN DU TEMPLE D'AMOUR	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN PHILIPPE DE VOGÜE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	PARVIS DE L'HOTEL DE VILLE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	JARDIN JEANNE D'ARC	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	PLACE DU MARCHE	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

ZONE CALME A VALORISER	ALLEE DU COMMANDANT CHARCOT	GESTIONNAIRE : VILLE DE NEUILLY-SUR-SEINE

Plan de localisation	Prise de vue
	

ACTION(S) DE COMPETENCES COMMUNALES ENVISAGEABLE(S)

N°	Description	Planning prévisionnel
1	Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	A court terme
2	Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	A court terme
3	Apaiser les circulations existantes alentours	A 5 ans
4	Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu	A 5 ans
5	Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux	A 10 ans

10. SUIVI ET IMPLICATIONS DU PLAN D'ACTIONS

10.1 SUIVI DU PLAN

Le suivi du plan est nécessaire afin de pouvoir procéder à la révision quinquennale du PPBE, à la suite de la mise à jour des cartes de bruit. Il sera réalisé annuellement par la Ville de Neuilly-sur-Seine.

Les tableaux suivant présentent le planning prévisionnel des différentes actions envisagées pour réduire le bruit et préserver les zones calmes. L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation régulière au sein des instances et services concernés afin d'assurer un partage de l'information.

ACTIONS	PLANNING PREVISIONNEL		
	A COURT TERME	A 5 ANS	A 10 ANS
REDUCTION DU BRUIT			
Campagne de mesures acoustiques pour valider les niveaux sonores issus de la cartographie du bruit	X		
Suivre l'évolution du projet de requalification de la RN 13	X		
Informer le Conseil Général des Hauts-de-Seine du classement en zone bruyante pour prise en compte lors de l'élaboration des PPBE	X		
Réglementer la circulation des véhicules de livraison non bruyants de nuit	X		
Réduire la vitesse pratiquée par les usagers avec la mise en place d'aménagements spécifiques		X	
Proposer au Conseil Général ou à la Ville de Paris la mise en œuvre d'un revêtement spécialement conçu pour réduire les bruits émis par les véhicules		X	
Etude acoustique complémentaire de fiabilisation des Points Noirs du Bruit		X	
Résorption des PNB par traitement acoustique des façades		X	

Actions	Planning prévisionnel		
	A court terme	A 5 ans	A 10 ans
Préservation et valorisation des zones calmes			
Informer l'usager de la qualité sonore du lieu par un affichage à l'entrée du site	X		
Opter pour des matériels d'entretien d'espaces verts moins bruyants	X		
Informer le Conseil général des Hauts-de-Seine du classement de la zone en zone à préserver	X		
Apaiser les circulations existantes alentours		X	
Suivre dans le temps l'évolution sonore du lieu		X	
Faciliter l'accès à la zone par les transports en commun ou modes doux			X

10.2 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposees

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées a posteriori en termes de réalisation.

En revanche, l'efficacité des actions curatives sera appréciée en termes de réduction du bruit des populations. Ces indicateurs se baseront sur :

- le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés à des dépassements des valeurs limites ;
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne sont plus exposés à des dépassements des valeurs limites.

11. ORGANISATION DE LA CONSULTATION

11.1 MODALITES DE LA CONSULTATION

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Neuilly-sur-Seine est mis à la disposition du public du 1er octobre au 30 novembre 2014 au Pôle Espaces Publics - 125, avenue Achille Peretti du lundi au vendredi de 10h00 à 17h00 accompagné d'un registre destiné au recueil des observations et sur le site internet de la commune www.neuillysurseine.fr.

A la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations sera établie et transmise, le cas échéant, aux gestionnaires des différentes infrastructures qui répondront aux remarques pour ce qui les concerne, et en tiendront compte éventuellement dans l'établissement de leur PPBE.

11.2 SYNTHESE DE LA CONSULTATION

12. ANNEXES

12.1 GLOSSAIRE

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie- www.ademe.fr

ANAH : Agence NAtionale de l'Habitat – www.anah.fr

dB(A) : décibel pondéré A

CBS : Cartes de bruit stratégiques

DIRIF : Direction des Routes Île-de-France - http://www.enroute.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/

ICPE : Installation Classée pour la Projection de l'Environnement

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques – www.insee.fr

LAeq : niveau de pression acoustique continue équivalent pondéré A

Lden : Level day evening night, niveau sonore moyen pondéré pour une journée (24 heures)

Ln : Level night, niveau sonore pour la période nuit (22h-6h)

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU : Plan Local d'Urbanisme

PNB : Point Noir du Bruit

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

RATP : Régie Autonome des Transports Parisiens – www.ratp.fr

RFF : Réseaux ferrés de France – www.rff.fr

SIG : Système d'Information Géographique

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

ZBC : Zone de Bruit Critique

Orféa
acoustique

Nos agences

ORFEA Acoustique Normandie
Centre Odyssée - bâtiment F
4 avenue de Cambridge
14200 Hérouville Saint Clair
T : 02 31 24 33 60 / F : 02 31 24 36 14
agence.caen@orfea-acoustique.com

Agence de PARIS
11 rue des Cordelières - 75013 Paris
T : 01 55 06 04 87 / F : 01 55 06 52 15
agence.paris@orfea-acoustique.com

Agence de POITIERS
Centre d'affaires Antarès
BP 70183 - Téléport 4
86962 Futuroscope - Chasseneuil
T : 05 49 49 48 22 / F : 05 49 49 41 24
agence.poitiers@orfea-acoustique.com

Agence de LIMOGES
22 rue Atlantis, Immeuble Antarès
Parc d'Ester - BP 56959 - 87270 Limoges Cedex
T : 05 55 56 31 25 / F : 05 55 86 34 54
agence.limoges@orfea-acoustique.com

Agence de BORDEAUX
8 rue du Professeur André Lavignolle
Bâtiment 3 - 1er étage - 33049 Bordeaux Cedex
T : 05 56 07 38 49 / F : 05 56 10 11 71
agence.bordeaux@orfea-acoustique.com

Agence de CLERMONT-FERRAND
222 boulevard Gustave Flaubert
63000 Clermont-Ferrand
T : 04 73 83 58 34 / F : 04 73 74 35 46
agence.clermont@orfea-acoustique.com

Siège social et agence de BRIVE
33 rue de l'Ile du Roi - BP 98 -19103 Brive Cedex
T : 05 55 86 34 50 / F : 05 55 86 34 54
agence.brive@orfea-acoustique.com

Dans le cadre du plan d'aide à l'insonorisation des riverains des Aéroports de Paris, retrouvez-nous dans nos deux agences :

Agence de GONESSE
20/24 rue Gay Lussac - Bâtiment Costralo - 95500 Gonesse
T-F : 01 39 88 69 25 / agence.roissy@orfea-acoustique.com

Agence d'ANTONY
5-7 rue Marcelin Berthelot - 92160 Antony
T : 01 46 89 30 29 / F : 01 55 59 55 60
agence.orly@orfea-acoustique.com

www.orfea-acoustique.com

SURESNES

MÉTROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

16 MAI 2019

REPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - EGALITÉ - FRATERNITÉ

DÉPARTEMENT DES HAUTS DE SEINE

AMENAGT DVT TERR ENV TRANSP COMMERCE ENVIRONNEMENT
Votre correspondant JOANICOT Maylis
N/Réf D19-VS-01818
Tel 01 41 18 17 86
mjoanicot@ville-suresnes.fr
V/REF REFERENCE ARRIVE

Métropole du Grand Paris
19 avenue Pierre Mendès France
75 013 PARIS

A l'attention de : Monsieur OLLIER,
Président de la Métropole du Grand Paris

Suresnes, le 16 MAI 2019

Objet : Cartes de bruit stratégiques pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires des Hauts-de-Seine

Monsieur le Président,

Nous avons reçu un courrier du département nous notifiant la publication des cartes de bruit stratégiques pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires des Hauts-de-Seine. Il concerne les infrastructures d'un trafic supérieur à trois millions de véhicules par an, incluant une partie du réseau communal de Suresnes.

La direction générale de la prévention des risques du ministère de la transition écologique et solidaire ayant validé le fait que l'obligation de PPBE puisse être remplie par le PPBE de la métropole, c'est dans ce cadre que nous vous formulons la demande d'intégration de nos infrastructures dans le PPBE métropolitain.

L'ensemble des communes de l'Etablissement Public Territorial Paris Ouest La Défense (EPT POLD), dont Suresnes, a réalisé un travail de synthèse et de compilation de leur Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) respectif, qui avait été transmis à la métropole lors de la concertation pour la mise en place du PPBE métropolitain. Toutes les informations concernant les plans d'actions (actions menées et actions à venir) ont donc été communiquées. Nous restons cependant disponibles pour fournir d'éventuelles informations complémentaires.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Maire et par délégation,

MAIRIE DE SURESNES HAUTS-DE-SEINE

Amirouche LAIDI
5e Adjoint au Maire,
délégué à la Voirie, à la Circulation, à la Propreté, au Garage municipal et à la Règlementation de l'environnement
Conseiller territorial

République française
Ville de Saint-Cloud
Direction des services techniques
Service du développement durable et du handicap

Monsieur le Président de la Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
75013 PARIS

Saint-Cloud, le 13 MAI 2019

N/Réf : ALD/VRA/2019-5
Dossier suivi par : Anne-Lorraine DUFOURMANTELLE
☎ : 01 47 71 53 76
Mail : a-l.dufourmantelle@saintcloud.fr

Objet : Cartes de bruit stratégiques pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires des Hauts-de-Seine.

Monsieur le Président,

Suite à l'approbation des cartes de bruit stratégiques pour les grandes infrastructures routières et ferroviaires des Hauts-de-Seine, la ville de Saint-Cloud, en tant que gestionnaire des infrastructures cartographiées, doit réaliser un plan de prévention du bruit dans l'environnement. La direction générale de la prévention des risques du ministère de la transition écologique et solidaire a validé le fait que cette obligation puisse être remplie par le PPBE de la métropole. Aussi je sollicite votre accord pour intégrer les infrastructures communales dans le PPBE métropolitain.

Par ailleurs, je joins à ce courrier l'arrêté préfectoral n° 2000/148 du 23 mai 2000 portant classement des infrastructures de transports terrestres et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit ainsi que le plan des infrastructures de transports terrestres correspondant, pour la ville de Saint-Cloud

Dans l'attente de votre réponse, veuillez agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.

Pour le Maire et par délégation,

Christine CHAZELLE,
maire adjoint en charge du développement durable.

Direction Départementale de l'Equipement

Arrêté Préfectoral n° 2000/148 du 23 mai 2000 portant classement des infrastructures de transports terrestres et prescrivant l'isolement acoustique des bâtiments dans les secteurs affectés par le bruit.

LE PREFET DES HAUTS-DE-SEINE
CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR
COMMANDEUR DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

VU le Code de la Construction et de l'Habitation, et notamment son article R 111-4-1 ;

VU la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14 ;

VU le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du Code de la Construction et de l'Habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements ;

VU le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le Code de l'Urbanisme et le Code de la Construction et de l'Habitation ;

VU l'arrêté du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur modifié par l'arrêté du 23 février 1983 en ce qui concerne les infrastructures de transports terrestres ;

VU l'arrêté du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

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

VU l'avis favorable de la commune de SAINT-CLOUD suite à la consultation ;

SUR la proposition de Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture,

ARRETE

Article 1

Les dispositions des articles 2 à 4 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables sur le territoire de la commune de SAINT-CLOUD aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres mentionnées à l'article 2 du présent arrêté et représentées sur le plan joint en annexe.

Article 2

Le tableau suivant donne pour chacun des tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit, ainsi que le type de tissu urbain.

Nom de l'infrastructure		Délimitation du tronçon Début	Fin	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (L)	Type de tissu
RESEAU NATIONAL						
A 13		Limite com. de Boulogne	Place G. Clemenceau	1	d = 300 m	Ouvert
		Place Georges Clemenceau	Tunnel de Saint-Cloud	1	d = 300 m	Ouvert
		Tunnel de Saint-Cloud	Limite communale de Marnes-la-Coquette	1	d = 300 m	Ouvert
RESEAU DEPARTEMENTAL						
RD 985	Route de Paris à Versailles	Rue Pradier	Rue Joseph Lambert	3	d = 100 m	Ouvert
	Av. Gal Leclerc-Bd de la Republique	Rue Joseph Lambert	Rue Pigache	3	d = 100 m	Ouvert
	Bd de la Republique	Rue Pigache	Rue Preschez	3	d = 100 m	Ouvert
	Bd de la Republique	Rue Preschez	Rue Coutureau	3	d = 100 m	Ouvert
	Bd de la Republique	Rue Coutureau	Av. Caroline	3	d = 100 m	Ouvert
	Bd de la Republique	Av. Caroline	Rue Michel Salles	3	d = 100 m	Ouvert
	Bd de la Republique	Rue Michel Salles	Limite de commune	3	d = 100 m	Ouvert
RD 180 A	Rue du Camp Canadien	Bd de la Republique	Rue Buzenval	3	d = 100 m	Ouvert
RD 180	Rue de Buzenval	Limite communale	Rue du Camp Canadien	1	d = 30 m	Ouvert
	Rue de la Porte Jaune	Rue du Camp Canadien	Rue du Docteur Débat	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue de la Porte Jaune	Rue du Docteur Debat	Rue de Suresnes	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue de la Porte Jaune	Rue de Suresnes	Rue Pasteur	3	d = 100 m	Ouvert
RD 907	Bd du Gal de Gaulle- Rue Pasteur	Av. Joffre	Bd de la Republique	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue Gounod	Bd de la Republique	Rue L. Verhaeren	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue Gounod-Rue Dailly	Rue L. Verhaeren	Rue A. Chevrillon	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue Dailly	Rue A. Chevrillon	Quai Carnot	3	d = 100 m	Ouvert
Pont de Saint-Cloud		Quai Carnot	Limite com. de Boulogne	3	d = 100 m	Ouvert
RD 39	Rue du Calvaire	Rue Dailly	Intersection 2 sens uniques	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue du Calvaire	Intersection 2 sens uniques	Pont des 3 Pierrots	3	d = 100 m	Ouvert
	Rue du Mont Valerien	Pont des 3 Pierrots	Bd de la Republique	4	d = 30 m	Ouvert
	Bd Louis Loucheur	Bd de la Republique	Av. Jean Jaures	3	d = 100 m	Ouvert
RD 7	Quai Marcel Dassault	Rue du Val d'Or	Rue des Virls	3	d = 100 m	Ouvert
	Quai M. Dassault-Quai Carnot	Rue des Virls	Rue des Milons	3	d = 100 m	Ouvert
	Quai Carnot	Rue des Milons	Rue Feudon	3	d = 100 m	Ouvert
	Quai Carnot	Rue Feudon	Pont de St Cloud	3	d = 100 m	Ouvert
	Quai du Maréchal Juin	Pont de St Cloud	Limite communale	2	d = 250 m	Ouvert
	Rue de Saint-Cloud	Limite communale	Limite communale	2	d = 250 m	Ouvert

RD 910	Grande Rue	Limite communale de Sèvres	Limite communale de Sèvres	3	d = 100 m	Ouvert

RESEAU COMMUNAL						
Av. F. Chaveton		Av. de la Fouilleuse	Bd de la République (RD 985)	4	d = 30 m	Ouvert
Bd J. Peltier		Av. De Lattre de Tassigny	Rue de Béarn	4	d = 30 m	Ouvert
Rue du Val d'Or		Bd Henri Sellier (RD 985)	Quai Marcel Dassault (RD 7)	4	d = 30 m	Ouvert
Rue de Buzenval		Bd de la République (RD 985)	Rue du Mont Valérien	4	d = 30 m	Ouvert
Rue de Buzenval		Rue de la Porte Jaune (RD 180)	Rue Jacoulet	4	d = 30 m	Ouvert
Rue de Buzenval		Rue Jacoulet	Bd de la République (RD 985)	4	d = 30 m	Ouvert
Av. du Maréchal Foch		Rue de la Porte Jaune	Bd de la République (RD 985)	4	d = 30 m	Ouvert
Rue du 18 Juin		Quai Carnot (RD 7)	Bd Sénard	4	d = 30 m	Ouvert
Bd Sénard		Rue du 18 Juin	Av. de Longchamp	4	d = 30 m	Ouvert
Bd Sénard		Av. de Longchamp	Rue du Val d'Or	5	d = 10 m	Ouvert
Rue de Béarn		Av. A. Chevrillon	Rue Feudon	4	d = 30 m	Ouvert
Rue Feudon		Rue de Béarn	Quai Carnot (RD 7)	4	d = 30 m	Ouvert
Av. du Mal De Lattre de Tassigny		Rue des Gate Ceps	Rue de Longchamp	4	d = 30 m	Ouvert
Rue des Gate Ceps		Rue du Calvaire	Av. De Lattre de Tassigny	4	d = 30 m	Ouvert
Av. de Suresnes		Av. de Longchamp	Rue du Val d'Or	5	d = 10 m	Ouvert
Av. de Fouilleuse		Limite com. de Saint-Cloud	Avenue Francis Chaveton	4	d = 30 m	Ouvert
RESEAU TRANSPORT EN COMMUN						
RATP	T.V.S. - Ligne 12	Limite communale de Suresnes	Tunnel de Saint-Cloud	5	d = 10 m	Ouvert
		Tunnel de Saint-Cloud	Limite communale de Sèvres	5	d = 10 m	Ouvert
SNCF	Saint-Lazare - Versailles Saint-Nom-la-Bretèche	Limite communale de Suresnes	Bifurcation	2	d = 250 m	Ouvert
	Paris - Versailles	Bifurcation	Entrée du tunnel	3	d = 100 m	Ouvert
	Paris - Saint Nom la Bretèche	Bifurcation	Limite communale de Garches	4	d = 30 m	Ouvert

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus, comptée de part et d'autre de l'infrastructure à savoir :

- pour les infrastructures routières : à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche ;

- pour les infrastructures ferroviaires : à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Article 3

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets n° 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Les copies des arrêtés du 30 mai 1996 et du 9 janvier 1995 sont annexées au présent arrêté.

Article 4

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la détermination de l'isolation acoustique des bâtiments à construire inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 sont :

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

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 « Acoustique : Cartographie du bruit en milieu extérieur », à une hauteur de 5 mètres au dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les « rues en U » ;

- à une distance de l'infrastructure* de 10 mètres, augmentés de 3 dB (A) par rapport à la valeur en champ libre pour les tissus ouverts, afin d'être équivalents à un niveau en façade.

L'infrastructure est considérée comme rectiligne, à bords dégagés, placée sur un sol horizontal réfléchissant.

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

* Cette distance est mesurée :

- pour les infrastructures routières : à partir du bord extérieur de la chaussée le plus proche ;

- pour les infrastructures ferroviaires : à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

Article 5

Le présent arrêté annule et remplace les dispositions prévues à l'article 6 de l'arrêté du 6 Octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur modifié par l'arrêté du 23 février 1983, en ce qui concerne les infrastructures de transports terrestres.

Article 6

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au Recueil des actes administratifs de l'Etat dans le département, ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

Article 7

La commune concernée par le présent arrêté est : SAINT-CLOUD.

Par ailleurs, la commune de SAINT-CLOUD est aussi concernée de part les secteurs par le classement des infrastructures limitrophes situées dans les communes avoisinantes figurant en annexe au présent arrêté.

Article 8

Le présent arrêté sera tenu à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Préfecture,

- Direction Départementale de l'Equipement.
- Mairie de la commune visée ci-dessus, où une copie de cet arrêté doit être affichée pendant un mois minimum.

Article 9

Le présent arrêté doit être annexé par Monsieur le Maire de la commune de visée à l'article 7 au Plan d'Occupation des Sols.

Les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 2 doivent être reportés par Monsieur le Maire visée à l'article 7 dans les documents graphiques du Plan d'Occupation des Sols.

Article 10

Ampliation du présent arrêté sera adressée à :

- Monsieur le Sous-Préfet de BOULOGNE-BILLANCOURT,
- Monsieur le Maire de SAINT-CLOUD,
- Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement.
- Monsieur le Président du Conseil Général,
- Monsieur le Président du Réseau Ferré Français,
- Monsieur le Directeur de la S.N.C.F.,
- Monsieur le Président de la R.A.T.P..

Article 11

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture, Monsieur le Sous-Préfet de BOULOGNE-BILLANCOURT, Monsieur le Maire de SAINT-CLOUD et Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à NANTERRE, le

LE PREFET,

Annexes :
- Infrastructures limitrophes ;
- Une carte représentant la catégorie des infrastructures ;
- Copie des arrêtés du 30 mai 1996 et du 9 janvier 1995.

ANNEXE A L'ARRETE PREFECTORAL DE CLASSEMENT ACOUSTIQUE

INFRASTRUCTURES LIMITROPHES ENTRAINANT DES INCIDENCES SUR SAINT-CLOUD

Dans les communes avoisinantes

Nom de l'infrastructure	Commune	Catégorie de l'infrastructure	Largeur des secteurs affectés par le bruit (1)	Type de tissu
RD 30	SURESNES	3	d 100 m	Rue en U
RD 985	SURESNES	3	d 100 m	Ouvert

Pour les autres communes avoisinantes du département, soit Boulogne-Billancourt, Garches, Marnes-la-Coquette, Rueil-Malmaison, Sèvres, Ville d'Avray et PARIS, aucune incidence de classement n'est à signaler sur la commune de SAINT-CLOUD.

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

VILLE DE CHAMPIGNY-SUR-MARNE

24 JUIN 2019

DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES
DIRECTION DES INFRASTRUCTURES,
DES TRANSPORTS ET DE L'ESPACE PUBLIC
Service Transports, Déplacements et Environnement
Affaire suivie par M CARNEIRO
Tél. : 01 45 16 41 25
ditep.pga@mairie-champigny94.fr

Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
75013 PARIS

Réf. : 195-2019

Champigny-sur-Marne, le 28 mai 2019

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) – Eléments de réponse aux documents présentés lors de la réunion du 11 avril 2019

Madame, Monsieur,

Nous faisons suite à votre sollicitation sur les documents présentés lors de la réunion « G142 Bruit » du 11 avril 2019.

Nous validons tout d'abord les cartes de bruit ainsi présentées ainsi que la méthodologie appliquée à la délimitation des secteurs à enjeux.

De plus, à notre connaissance, nous vous confirmons que seule l'Avenue du 11 novembre 1918, route gérée par la commune, a un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules. Des aménagements destinés à réduire la vitesse des véhicules et à améliorer la cohabitation entre les différents moyens de transport sont programmés cette année sur cette avenue.

La commune a bien noté l'obligation de réaliser un PPBE pour les routes du domaine public communal qui accueillent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an. Néanmoins, seule l'Avenue du 11 novembre 1918 est concernée par cette règlementation. Ainsi, nous souhaitons déléguer le PPBE de cette voie à la Métropole du Grand Paris qui en a la compétence.

Je vous prie de recevoir, Madame, Monsieur, mes sincères salutations.

Pour le Maire,
L'Adjointe déléguée,

Madame Caroline ADOMO

LIBERTE - EGALITE FRATERNITE

VANVES

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

04 JUIN 2019

Vanves, le 29 mai 2019

Affaire suivie par :
Stéphane DAGUEBERT

☎ 01 41 33 92 27
Réf : SD/FP 19082

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS 81 411
75 646 PARIS Cedex 13

Monsieur le Président, Cher Patrick,

Vous m'avez récemment fait parvenir les documents de travail concernant le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et je vous en remercie.

La compétence sur cette thématique ayant été transférée à l'Etablissement Public Territorial GPSO, c'est au sein de cet établissement que les représentants de Vanves travaillent sur le dossier et c'est lui qui fera part de la position sur le sujet au nom des huit Communes membres.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Amitiés,

Bernard GAUDUCHEAU

Mairie de VANVES (Hauts-de-Seine)

Bernard GAUDUCHEAU
Maire de Vanves
Conseiller Régional d'Ile-de-France

Mairie de Vanves
23, rue Mary Besseyre
CS 40001
92172 Vanves cedex
www.vanves.fr

Téléphone
01 41 33 92 00
Télécopie
01 41 33 92 35
E-mail
servicesmunicipaux@ville-vanves.fr

Paray Vieille Poste

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Liberté - Égalité - Fraternité

EPT 12
KDK A1904702 KFK
Reçu le 18/06/2019

Hôtel de Ville, le 04 juin 2019

Métropole du Grand Paris
à l'attention de Monsieur Nicolas ROLLAND
Directeur de l'environnement et du développement durable
15-19 avenue Pierre Mendès-France,
75013 Paris.

E.P.T. Grand-Orly Seine Bièvre
Arrivé le
18 JUIN 2019

	Pour	Info
Président		
Cabinet		
DG		
DGA Fi & Com. pub.		
DGA RH & Moy gén.		
DGA Esp. pub		
DGA Dev. Ter		
DGA Pro. Ter	X	
DGA Cult, Sport, Patrim. Bât.		

Nos Réf. : NPL/bât voirie/chrono courrier départ/2019_06_04
Affaire suivie par : François HEEDER- Directeur des Services Techniques
Tél : 01.60.48.80.20

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Monsieur le Directeur,

Pour faire suite à la réunion du G142 "bruit" du 11 avril dernier et au mail de François HEEDER, Directeur des Services Techniques en date du 6 mai 2019, je vous confirme le souhait de la commune de Paray-Vieille-Poste de voir intégrer au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain l'avenue du Général de Gaulle qui est la seule voie dont le trafic est supérieur à trois millions de véhicules par an.

Cette voie étant de compétence territoriale, j'adresse une copie de ce courrier à l'Établissement Public Territoriale Grand Orly Seine Bièvre.

Je vous remercie d'avance de cette prise en compte et vous prie d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de mes salutations distinguées.

Pour le Maire et par délégation,
le Premier Maire-adjoint chargé des Travaux, de l'Environnement et de l'Urbanisme,

MAIRIE DE PARAY-VIEILLE-POSTE (Essonne)

Sylvain HAMARD

Copie : Établissement Public Territorial Grand Orly Seine Bièvre

VILLE D'ISSY-LES-MOULINEAUX
Services Techniques – Hygiène et Sécurité
SR N° 469442

Le 04 JUIL. 2019

ISSY

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS
15 JUIL 2019

METROPOLE DU GRAND PARIS
Monsieur Patrick OLLIER
PRESIDENT
15 AVENUE PIERRE MENDES FRANCE
75013 PARIS

Objet : Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Monsieur le Président,

C'est avec la plus grande attention que j'ai connaissance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris (MGP) que vous avec bien voulu me transmettre, et je vous en remercie.

Très attentif au bruit subi par mes administrés, il m'importe d'attirer votre attention sur les nuisances sonores récurrentes provoquées tant par le passage du T2, plus particulièrement le long de l'éco-quartier des Bords-de-Seine et notamment de la résidence Atypyk, que par le centre de remisage et de maintenance situé rue Jean-Jacques Rousseau.

Ainsi, ai-je bien noté dans l'annexe 5 du PPBE que le bruit ferroviaire et notamment le « Tram T2 » s'avérait sélectionné parmi un secteur à enjeux pour le bruit.

Aussi, me serait-il agréable que la MGP coordonne les différents opérateurs (RATP, Ile-de-France Mobilités) et participe au financement, dans les meilleurs délais, d'un système anti-bruit dans la zone comprise entre la station Jacques-Henri Lartigue et les Moulineaux, ce qui permettrait d'atténuer considérablement les nuisances ressenties par les avoisinants.

Sachant compter sur votre précieuse collaboration, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma parfaite considération.

Le Maire
Vice-Président de La Métropole du Grand Paris
Ancien Ministre

MAIRIE D'ISSY-LES-MOULINEAUX (Hauts-de-Seine)

André SANTINI

Hôtel de Ville - 62, rue du Général Leclerc
Centre Administratif Municipal - 47, rue du Général Leclerc
- 92131 Issy-les-Moulineaux Cedex -
Tél. : 014 123 8000 (lignes groupées) - Fax : 014 123 8502
Internet : http://www.issy.com
Courriel : ris@ville-issy.fr

Toute correspondance doit être adressée à M. le Maire

REPUBLIQUE FRANÇAISE

VILLE DE VAUCRESSON
HAUTS DE SEINE

Le Maire

Vaucresson, le 16 juillet 2019

Virginie MICHEL-PAULSEN
Maire de la Ville de Vaucresson

À

Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre-Mendès France
75013 Paris

SERVICES TECHNIQUES
Réf. : VMP/CB/MSD/PLB 889
Dossier suivi par Pierre-Louis BEAUSSART
☎ 01 71 02 80 36
@ developpementdurable@mairie-vaucresson.fr

Objet : Plan métropolitain de prévention du bruit dans l'environnement (PMPBE)

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la procédure d'élaboration du plan métropolitain de prévention du bruit dans l'environnement et dans le prolongement d'échanges avec les services de la Métropole, il nous apparait important de compléter notre courrier du 9 mai en vous confirmant les termes de notre courriel du 14 juin dans le présent courrier.

Nous vous réitérons la nécessité d'intégrer la rue de Cazes dans le plan précité et souhaitons étoffer la liste des voies présentant un enjeu en termes de bruit et traversant la commune de Vaucresson. Il s'agit des voies départementales suivantes :

- Le boulevard de Jardy ou RD 182 : cette voie traverse une partie de Vaucresson du Sud vers le Nord et traverse l'autopont de l'autoroute A13,
- La route Napoléon III ou RD 182a : cette voie ceinture le Sud de la commune et relie les accès des autoroutes A13 et A86,
- La route des Puits ou RD 173 : cette voie longe la frontière Ouest de la commune et permet de contourner le centre-ville pour rejoindre les axes autoroutiers. Plus précisément, elle se situe à cheval entre le département des Hauts-de-Seine et des Yvelines.

Au-delà de ces trois voies départementales, il nous apparait important, enfin, d'adjoindre à cette liste la route de la Chasse Royale. Certes communale, cette voie se situe dans le prolongement de la route des Puits et permet de rejoindre directement l'entrée du tunnel de l'A86 ou la route Napoléon III. Elle joue également le rôle d'une voie de contournement. Les comptages réalisés sur cet axe nous apparaissent incohérents avec le trafic journalier ; il en sera réalisé de nouveau.

Le service de l'environnement se tient à la disposition de vos services dans le cadre de ce dossier.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Pour le Maire, par délégation,

Le second Maire-adjoint,

Catherine BLOCH

VILLE DE CLICHY LA GARENNE

METROPOLE DU GRAND P
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

26 JUIL. 2019

DIRECTION GENERALE ADJOINTE
AMENAGEMENT ET DEVELOPPEMENT
Dossier suivi par Elisa MURER
Tél. : 01 47 15 95 22 / 07 70 25 29 60
elisa.murer@ville-clichy.fr
Ref : DGA AD/GR/EM/2019

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

Clichy, le 23 JUIL. 2019

Objet : Contribution au premier arrêt du projet de PPBE métropolitain

Monsieur le Président, Cher Patrick,

Le travail en étroite collaboration de la Métropole du Grand Paris et Bruitparif avec les 131 communes a permis l'élaboration du projet de PPBE métropolitain.

Je suis heureux de lire que les contributions de la Ville de Clichy ont bien été intégrées notamment concernant l'impact du métro aérien, les nuisances sonores des routes départementales ainsi que les mesures que la Ville de Clichy a déjà mises en œuvre pour réduire les nuisances sonores.

La Ville de Clichy est favorable à l'approbation du PPBE métropolitain.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération.

Bien Amicalement

Rémi MUZEAU

Maire de Clichy la Garenne
Conseiller départemental des Hauts-de-Seine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MAIRIE DE NEUILLY-PLAISANCE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 Paris

11 SEP. 2019

METROPOLE DU GRAND PARIS
M. Patrick OLLIER
Président
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

LE MAIRE

CHRISTIAN DEMUYNCK

Neuilly-Plaisance, le 6 septembre 2019

Monsieur le Président,

REFERENCES :
DGS/C/2019-119/CP/ER

Affaire suivie par :
Céline PICHERY
Poste 387

En réponse à votre courrier du 01er juillet 2019, veuillez trouver ci-dessous les remarques et compléments d'informations que nous pouvons vous proposer concernant le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

*Le parc des coteaux d'Avron n'est pas clairement identifié « zone calme » dans le tableau regroupant le travail mené par les collectivités dans le cadre de l'élaboration de leurs PPBE pour les deux premières échéances. (38-39). Le plateau d'Avron apparait cependant sur la carte (Fig. 9 – P40).

*Les actions réalisées citées dans le projet actuel ne reprennent pas les actions principales de Neuilly-Plaisance telles que :

- La protection des espaces verts-zones calmes avec le parc des coteaux d'Avron (31.4 hectares composés de pistes piétonnes et cyclables, d'aires de pique-niques, de jeux pour enfants, de pétanque, d'espaces de liberté pour chiens, labellisations Natura 2000, Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, Espace Naturel Sensible, protection des zones de biotopes…), La voie Lamarque (près de 2km de promenade), les bords de Marne (totalité des berges réamenagée, piste cyclable et chemin piéton séparé, espaces verts)

- Des moyens de transports plus silencieux avec l'investissement de véhicules électriques et/ou hybrides, le renouvellement de la flotte des véhicules municipaux, le développement de la place du vélo dans la ville (membre du Club des villes et territoires cyclables, mise en place d'un plan vélo), le projet de réaménagement de l'ex RN34, la

6 rue du Général de Gaulle
93360 Neuilly-Plaisance
Tél : 01 43 00 96 16
Fax : 01 43 00 42 80
Courriel :
ontact@mairie-neuillyplaisance.com

(Tous les courriers doivent être adressés impersonnellement à Monsieur le Maire)

LE MAIRE

CHRISTIAN DEMUYNCK

piétonisation de certaines rues, l'aménagement des rues pour limiter la vitesse et donc le bruit des véhicules.

Nous restons à votre disposition pour vous fournir tous les éléments d'information dont vous aurez besoin.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération.

Christian DEMUYNCK
Maire

Mairie de NEUILLY-PLAISANCE
93360 NEUILLY-PLAISANCE

6 rue du Général de Gaulle
93360 Neuilly-Plaisance
Tél : 01 43 00 96 16
Fax : 01 43 00 42 80
Courriel :
ontact@mairie-neuillyplaisance.com

(Tous les courriers doivent être adressés impersonnellement à Monsieur le Maire)

Le

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

06 SEP. 2019

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19 Avenue Pierre Mendès-France
75013 PARIS

Réf. : YC

Objet : observations concernant le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement métropolitain

Monsieur le Président, Cher Patrick,

J'ai bien reçu votre courrier du 1er juillet 2019 relatif au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (*PPBE*) de la Métropole du Grand Paris, par lequel vous sollicitez mes observations en vue de compléter ce document. Ce courrier a retenu toute mon attention. En retour, je vous communique les observations et propositions suivantes.

En 1er lieu, je me félicite que VILLEJUIF soit intégrée au secteur D (*porte d'Italie*) concernant les nuisances liées aux infrastructures routières. En effet, au-delà des actions déjà entreprises par la Commune en matière d'amélioration de la qualité de vie en général, et de la lutte contre les nuisances sonores en particulier, cette intégration à un secteur porteur d'enjeux me semble offrir des perspectives de travail partenarial avec vos services, mais également avec ceux de l'Établissement Public Grand Orly Seine Bièvre et du Département du Val-de-Marne concernant l'amélioration du réseau viaire.

Je précise toutefois que les cartes délimitant ce secteur (*en pages 34 et 75 du projet de PPBE*) me semblent ne couvrir que l'extrême nord du territoire villejuifois. Or, comme en atteste la carte de bruit stratégique (*en page 18 du projet de PPBE*), l'A6 et la RD7 constituent d'importantes sources d'exposition au bruit. J'ajoute que le tronçon de la D7 positionné sur le territoire villejuifois est identifié comme l'un des principaux secteurs à enjeux dans le PPBE de grande infrastructure du Département du Val-de-Marne (*en page 106 du projet de PPBE métropolitain*). À ce double titre, il me semble donc important d'intégrer l'ensemble du territoire villejuifois au secteur D (*porte d'Italie*).

Par ailleurs, j'ai noté que la liste des actions prévues par le Département ou souhaitées par les Communes concernant le secteur porte d'Italie (*en page 75 du projet de PPBE*) intègre le souhait de la Commune du KREMLIN-BICETRE de voir le Département assurer la pose d'enrobés phoniques sur la RD7. Je vous confirme que ce souhait est partagé par VILLEJUIF, et vous propose donc de le faire figurer parmi les « *Actions complémentaires souhaitées par la collectivité* ».

L'annexe n° 6 recense à la fois les actions réalisées et programmées par les gestionnaires de grandes infrastructures de transport. À ce titre, apparaissent (*en page 111*) l'aménagement du parc des Hautes-Bruyères pour « *isoler* » l'A6 et la requalification de la RD7. Afin de distinguer les aspects rétrospectifs et prospectifs, je vous proposé de préciser que ces actions ont déjà été réalisées.

Enfin, l'annexe n° 8 (*page 127 et suivantes*) recense les actions réalisées et programmées par les Communes et Établissements Publics de Coopération Intercommunale (*EPCI*) concernant la circulation automobile, la voirie et le logement. Or, VILLEJUIF ne figure pas parmi les Communes contributrices, alors que de nombreuses actions ont été menées ces dernières années. Je vous propose donc d'intégrer dans cette annexe les actions villejuifoises suivantes :

Actions de maîtrise du trafic		
Catégorie d'action	**Action**	Date de réalisation prévue (*R si réalisée*)
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	Achat de Vélos à Assistance Électrique pour les services municipaux	R
Aide financière à l'acquisition de véhicules électriques	Prime Eco : dispositif porté par le CCAS et complémentaire des dispositifs existants (*prime à la conversion, bonus écologique, Métropole Roule Propre,...*)	R
Favoriser les mobilités douces : usage du vélo	Ouvertures de 6 stations vélib'	R et poursuite du déploiement en 2019 – 2020 (*6 stations supplémentaires programmées à ce jour*)
Favoriser les mobilités douces : usage du vélo	Développement d'itinéraires cyclables, de sas cyclables, et de « *zones 30* »	R et poursuite du déploiement en 2019 - 2020
Actions sur les vitesses de circulation		
Classement en zones 30	Aménagement en « *zones 30* » de l'ensemble des voies du centre-ville	R
Actions en faveur des zones calmes		
Actions de préservation de zones identifiées	Inscription dans les documents d'urbanisme de la préservation des zones à valoriser	R

Pour conclure, je souhaite vous remercier pour la qualité du travail partenarial proposé par la Métropole du Grand Paris concernant l'élaboration du PPBE.

Mes services (*M. CUCOTTI, Chargé de mission – relations avec la MGP et l'EPT GOSB : 01.45.59.25.06*) restent à votre disposition pour tout renseignement complémentaire qui pourrait vous être utile.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma haute considération.

Franck LE BOHELLEC

Maire de VILLEJUIF
Conseiller Régional Ile-de-France

REPUBLIQUE FRANCAISE - DEPARTEMENT DES HAUTS-DE-SEINE

Liberté
Egalité
Fraternité

Le 11 septembre 2019

DDU/JB/MJ

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

7 SEP. 2019

Monsieur le Président,

Le 8 juillet dernier, vous m'avez fait parvenir le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole arrêté le 21 juin 2019 après 3 années de travail collaboratif.
Dans le cadre de la phase de consultation administrative sur ce projet de PPBE, vous sollicitez l'avis de la ville de Malakoff qui doit être rendu au regard de votre calendrier avant le 30 septembre 2019.
Le prochain Conseil Municipal se tenant le 2 octobre prochain, nous ne serons pas en mesure de vous transmettre sa délibération dans le délai requis.
Sachant que la phase de consultation du public débutera le 1er octobre, je vous saurais gré de bien vouloir annexer, dans l'attente de la transmission de la délibération du Conseil Municipal, le présent courrier qui expose nos remarques et observations sur ce projet de PPBE.

En introduction, je rappellerai que la commune de Malakoff soutient pleinement la démarche engagée par la Métropole qui va permettre de s'appuyer sur un document global et cohérent se substituant aux PBBE partiels élaborés au regard des limites administratives communales et départementales actuelles.
En effet, située à la limite de deux départements franciliens et traversée comme les communes limitrophes par des infrastructures routières et ferroviaires génératrices de nuisances sonores, Malakoff espère que ce document permettra enfin de coordonner les différentes actions menées par les différents gestionnaires des axes de transport dans un souci d'amélioration de la qualité de vie des habitants.
Sur le territoire communal, les principales sources de nuisances sonores sont liées à la circulation ferroviaire (Transilien ligne N, LGV et métro ligne 13), ainsi qu'à la circulation routière (notamment le boulevard périphérique et la RD 906). Plusieurs secteurs sont multi-exposés route-fer. En 2012, plus de 6 000 Malakoffiots étaient exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites. La problématique du bruit fait donc l'objet depuis plusieurs années d'actions de prise en compte et de réduction des nuisances. L'engagement des élus et la mobilisation des habitants ont notamment abouti à la couverture partielle du périphérique au niveau de la porte de Vanves, à la création d'un observatoire du bruit des lignes LGV, à la mise en place d'écrans acoustiques et d'isolation acoustique le long de la ligne N du Transilien, à l'amélioration des procédures d'arrêt des TGV et la mise en place d'une station d'enregistrement des niveaux sonores, à la réalisation d'une étude de faisabilité de surélévation des écrans acoustiques le long de la ligne LGV.

A l'aide de cartes stratégiques du bruit, d'une analyse de l'exposition de la population et des établissements sensibles ainsi que des contributions des collectivités et gestionnaires d'infrastructures, la Métropole du Grand Paris a cherché à identifier les secteurs les plus critiques en termes de nuisances sonores. La ville de Malakoff apparaît ainsi dans l'un des secteurs critiques multi-exposé (route, fer, aérien), le secteur « 6 - Montparnasse ». Sur ce secteur, les infrastructures génératrices de nuisances et les actions associées ont été identifiées.

Le recensement exposé page 64 du projet de PBBE appelle les remarques suivantes :

Le boulevard périphérique est une source majeure de nuisance sonore pour la population et certains établissements sensibles de la ville. Plus de 1 100 habitants sont impactés par des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites. Il convient donc d'ajouter Malakoff parmi les communes impactées par cette infrastructure.
Le PPBE ne mentionne aucune action complémentaire souhaitée par la collectivité. Pour autant :
La ville souhaite la réalisation d'actions complémentaires sur cet axe de circulation. A ce titre, elle est favorable à ce titre à la réduction de son trafic, via sa conversion en boulevard urbain, ou encore à sa couverture. C'est dans ce sens qu'elle s'engage d'ailleurs dans le cadre des ateliers du périphérique, dont la première séance s'est tenue le 12 juillet dernier à Malakoff.
Par ailleurs, le traitement des nuisances sonores ne peut se réduire au seul boulevard périphérique mais doit s'étendre aux boulevards parisiens qui longent cet axe majeur et servent de voies de délestage aux heures d'intensification du trafic routier. Malakoff est pleinement concernée par le tronçon situé entre la porte de Vanves et de Châtillon (boulevard Adolphe Pinard) qu'empruntent près de 15 000 véhicules par jour. Elle a d'ailleurs conclu le 26 juin 2019 une convention de coopération avec la ville de Paris pour un apaisement du trafic et un développement des circulations douces boulevard Adolphe Pinard.

Trois lignes ferroviaires longent ou traversent le territoire pour lesquelles la commune de Malakoff demande que soient entreprises les actions suivantes :

1. qu'une évaluation des actions entreprises soit réalisée, notamment en termes de réduction des niveaux sonores pour les habitants et qu'elle soit présentée dans le cadre de l'observatoire du bruit, aussi bien au niveau de la ligne du Transilien qu'au niveau des lignes LGV et 13 RATP. Si des actions ont été réalisées ou sont engagées, le gain en termes de nuisance sonore n'a pu être vérifié à ce jour. Selon les résultats de cette évaluation la commune demande :
   - La pérennisation de l'observatoire du bruit ferroviaire, en y intégrant la MGP et la RATP (ligne 13, aérienne, source de nuisances sonores pour les riverains).
   - La réalisation d'une étude plus poussée sur la faisabilité et le bénéfice attendu de la surélévation des écrans acoustiques le long de la ligne LGV ; cette action avait en effet été prévue au CPER mais n'a pu être réalisée

2. L'isolation phonique des façades des logements préexistants les plus impactés le long de la LGV et ce, à minima tel que SNCF réseau s'y était engagé suite au rapport de la commission d'enquête réalisé en 2014).

Dans son plan d'actions, la Métropole prévoit 13 actions réparties en 3 axes :

1. Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit.
2. Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore.
3. Mieux partager l'information sur le bruit avec les citoyens.

La commune prend bonne note de l'action 2 qui propose de cofinancer via le Fonds d'Intervention de la Métropole (FIM) des aménagements visant à apaiser l'espace public. Elle précise qu'elle s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains qui sera approuvé fin 2019 et qui a pour ambition de trouver un équilibre entre tous les modes de déplacement avec une priorité mise sur les modes doux, actifs et le confort des cheminements piétons. Elle souhaite que soient d'ores et déjà pris en compte par la MGP les projets de réaménagement des principaux axes routiers communaux supportant un trafic annuel supérieur à 9 millions de véhicules / an que sont la rue

Avaulée, l'avenue Pierre Larousse et le boulevard Stalingrad (actuelle RD 62 dont le déclassement du domaine public routier départemental est à l'étude)

Elle exprime son intérêt pour l'action 10 proposant de créer une instance métropolitaine de dialogue sur le bruit, la Métropole jouant alors le rôle de porte-parole des communes auprès des grands gestionnaires et de l'Etat. Elle rappelle cependant la nécessité de maintenir les instances locales de dialogue, telles que l'observatoire du bruit de Vanves et Malakoff, dans lesquelles les préoccupations des habitants peuvent être écoutées et prises en compte. La MGP pourrait y avoir utilement un rôle intégrateur et facilitateur.

Espérant vivement que les propositions et remarques de ma commune seront prises en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Jacqueline BELHOMME
Maire de Malakoff

Monsieur le Président
METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE

Service urbanisme
EG/AG/BO/1909-0003
Affaire suivie par : M. Benoît OLIVIER
☎: 01.49.61.33.38
@ : urbanisme@ville-ablonsurseine.fr

Lettre recommandée avec A.R.
N° : 1A 152 089 8494 6

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès France CS 81411
75746 PARIS Cedex 13

Ablon-sur-Seine, le 12 septembre 2019

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Monsieur Patrick OLLIER, Président de la Métropole,

Monsieur Jacques-Alain BENISTI, Conseiller Métropolitain,

Par courrier en date du 13 mai 2019, j'avais fait remonter des omissions dans le projet de Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) alors présenté. Je note que le 21 juin dernier, la Métropole du Grand Paris a voté un nouveau projet de PPBE qui tenait compte de presque tous les éléments signalés.

Je souhaitais néanmoins proposer une action complémentaire. En effet, l'évolution démographique de la population ablonaise impose l'extension des équipements publics et notamment des établissements scolaires pour faire face aux besoins. Un projet d'extension sur le groupe scolaire Pasteur B et Marie Curie prévoit la création de nouvelles classes sur un terrain souffrant de multi-exposition au bruit. En plus des nuisances sonores liées à l'aéroport d'Orly (PGS), le « classement sonore des infrastructures de transports terrestres » indique que la parcelle est affectée par le bruit de la ligne SNCF Paris-Bordeaux et de la voie départementale D266.

Or, afin d'assurer un accueil scolaire de qualité, les nouvelles classes devront être conçues avec des dispositifs techniques limitant les conséquences pour la santé des élèves. Dans un contexte budgétaire serré, le surcoût à prévoir pour ce projet grèvera directement la capacité de la commune à investir sur d'autres éléments pour améliorer la qualité de vie des habitants. Ainsi la prise en charge du surcoût lié à la protection de la santé des écoliers et de la qualité de leur enseignement rentre dans le champ d'action du PPBE Métropolitain.

Par ailleurs, j'attire votre attention sur le projet de traversée de la Seine entre Athis-Mons et Vigneux-sur-Seine, prévue sur un mode routier et multimodal (non encore défini), qui se situe à proximité et en surplomb du territoire traversé. La nuisance sonore générée par ce projet risque d'impacter des habitants déjà très sollicités.

Je me tiens à votre disposition pour adresser à vos services toutes précisions utiles et vous prie de croire, chers collègues, en l'assurance de mes plus sincères salutations.

Eric GRILLON
Maire d'Ablon-sur-Seine

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

VILLE DE COURBEVOIE
HAUTS-DE-SEINE

Direction de l'aménagement urbain
Service développement durable

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

Courbevoie le 16 SEP. 2019

Objet : plan de prévention du bruit métropolitain

Monsieur le Président,

Suite à votre courrier en date du 1er juillet 2019, j'accuse bonne réception du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain et vous remercie vivement du travail réalisé sur cette thématique d'actualité, au carrefour entre les questions de santé environnementale et de préservation de l'environnement.

La Ville de Courbevoie est particulièrement soucieuse de la protection de son cadre de vie et j'ai pu constater, avec satisfaction, que le projet intègre les observations transmises par mes services sur les actions entreprises pour lutter contre le bruit. Les annexes mettent en effet quelques réalisations de la Ville notamment en termes de travaux sur voirie. J'attire simplement votre attention sur le fait que la liste présente en annexe 8 est loin d'être exhaustive et ne reprend que quelques initiatives de la Ville en matière de lutte contre le bruit, comme cela a été largement développé dans mon courrier précédent en date du 10 mai 2019. Pour une meilleure compréhension du contexte, et afin d'informer au mieux les futurs contributeurs du document, il paraît opportun d'indiquer qu'il s'agit d'exemples d'actions.

J'ai également noté la non prise en compte des voies communales enregistrant un flux de plus de 3 millions de véhicules par an, ceci afin de respecter le calendrier de mise en œuvre de la directive européenne sur la question du bruit. La Ville reste mobilisée sur ce point et nous n'hésiterons pas à vous transmettre la liste remise à jour des voies concernées par l'augmentation du trafic.

Ma principale observation porte sur les moyens déployés pour l'exécution de ce document ambitieux et stratégique. La Ville de Courbevoie s'est lancée, depuis plusieurs années, dans des projets urbains de grande ampleur et qui intègrent la prise en compte du bruit : l'aménagement de l'entrée de ville depuis le boulevard circulaire en lien avec l'arrivée du RER E et la création de l'éco-quartier Village Delage témoignent de notre engagement pour offrir un environnement préservé et de qualité aux habitants. Il convient de noter, concernant le Village Delage, qu'un assistant à maîtrise d'ouvrage vient d'être désigné pour nous accompagner dans la mise en place d'un programme innovant alliant les questions de développement durable et de smart city.

Dans ce cadre, les questions de bruit font partie intégrante de la réalisation du projet et se déclinent à plusieurs niveaux (études acoustiques dans les logements, au niveau de l'ilot et au niveau du quartier dans son ensemble). Les choix pour le revêtement des voies et la volonté de créer un quartier apaisé sont également au cœur de notre action. Je suis donc tout à fait intéressé pour connaître les suites en matière de moyens, financiers notamment, mis en place pour accompagner les collectivités sur cette thématique.

Je conclus enfin en précisant qu'il convient d'intégrer au mieux les questions relatives aux bruits de chantier, notamment en matière de communication auprès des habitants. Un point de vigilance doit également être porté sur les questions liées aux nuisances issues des transports, en particulier les annonces faites dans les gares et qui sont sources de pollution sonore pour de nombreux riverains.

Je tiens à saluer une nouvelle fois le travail accompli qui contribuera, dans les années à venir, à renforcer l'attractivité du territoire de la Métropole et à protéger la santé de milliers d'habitants.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Le maire,

MAIRIE DE COURBEVOIE (HAUTS-DE-SEINE)

Jacques Kossowski

Président du Territoire Paris Ouest la Défense

Ville de Fresnes
Pôle Affaires Juridiques et Urbanisme
Service urbanisme

Votre interlocuteur :
Jézabel Roy
jezabel.roy@fresnes94.fr
01 49 84 57 68

Fresnes, le 23 septembre 2019

Monsieur Patrick Ollier
Président de la Métropole du Grand Paris
Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendes France

CS81411 -75646 PARIS CEDEX 13

Objet : Observations sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

Monsieur le Président,

Vous m'avez transmis le 8 juillet dernier, le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (P.P.B.E), arrêté par le Conseil Métropolitain du 21 juin 2019. Dans ce cadre vous sollicitez mon avis, avant que le projet soit soumis à la consultation du public.

Le rapport de présentation met en évidence la situation préoccupante de la Métropole où 13% de la population vit au-dessus des seuils d'exposition au bruit avec pour conséquence une perte moyenne par habitant de 10,1 mois de vie en bonne santé.

Les cartes du bruit utilisées pour le diagnostic identifient le bruit routier comme source principale de ces nuisances. À ce titre, j'avais attiré votre attention par courrier en date du 3 avril 2018, lors de la réalisation de ces cartes, sur la particularité de Fresnes dont le territoire est traversé par les autoroutes A 6 et A 86 et qui supporte ainsi les nuisances générées par ces deux infrastructures.

Aussi, je m'étonne de la légèreté du plan d'action prévu dans le projet de P.P.B.E qui, s'il fait état des secteurs multi exposés et de situations particulières soulevées par certaines communes, ne prend pas de mesures globales concernant les grands axes routiers traversant l'agglomération.

Les emprises des autoroutes A6 et A86 constituent, par bien des aspects, une rupture urbaine avec des conséquences majeures pour la santé des Fresnois compte-tenu des pollutions atmosphériques et sonores. Il s'agit en effet d'infrastructures qui sont en majorité non couvertes, à proximité immédiate de quartiers d'habitation et qui nécessitent, pour les opérations urbaines à proximité, la réalisation de mur anti-bruit.

Ainsi, il est essentiel que ces axes majeurs soient mieux représentés au niveau du programme d'action, et qu'à minima la situation particulière de Fresnes apparaisse dans la cartographie des secteurs impactés par une infrastructure routière.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

La Maire,

Marie CHAVANON

DÉPARTEMENT
DU
VAL-DE-MARNE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

SM-AMGT

Le Maire

N. Réf : ADM 2019-07-0086
Pôle Urbanisme-Aménagement
Affaire suivie par Paloma LAMBRY

Monsieur Patrick OLLIER
Président
de la Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

Saint-Maur-des-Fossés le 27 septembre 2019

Objet : Observations sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) arrêté par la Métropole du Grand Paris avant consultation du public

Monsieur le Président,

Au titre de sa compétence « lutte contre les nuisances sonores », la Métropole du Grand Paris a élaboré son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) métropolitain. Issu d'un travail collaboratif avec les membres du territoire, ce projet arrêté a été notifié aux acteurs institutionnels concernés, pour observations préalables avant consultation du public. L'ayant reçu à cet effet, je vous prie de trouver ci-après quelques éléments complémentaires.

Tout d'abord, je vous remercie de l'engagement que vous avez pris d'accompagner les Maires dans leurs initiatives, en affectant des moyens financiers importants pour la mise en œuvre de ce plan d'action contre le bruit, sur la période 2019-2023.

Le bruit, et son impact sur la santé des populations et leur qualité de vie, est une question majeure qui requiert une forte implication à tous les niveaux et des efforts conjugués. Au même titre que la pollution de l'air, c'est un sujet sur lequel les objectifs poursuivis et les seuils ou recommandations déjà fixés doivent se traduire par des mesures concrètes et durables en vue de la réduction et la prévention des nuisances. Il réclame également une vigilance permanente à l'occasion de tous les projets d'infrastructures et d'équipements potentiellement générateurs de nuisances, en particulier en milieu urbain dense cumulant les sources de pollution sonore.

Pour mémoire, la ville de Saint-Maur compte 186 km de voirie dont 12,5 km de quais en bord de Marne. Entourée par la rivière sur la quasi-totalité de son territoire, elle est tributaire de ses ponts pour la majorité des accès routiers où se concentrent d'importants flux entrants et sortants. Elle compte également quatre gares du RER A (en aérien).

Sur la base des éléments fournis par Bruitparif, la Commune de Saint-Maur a adopté ses cartes stratégiques de bruit en 2010 puis les a actualisées en 2017. A cette occasion, il est apparu que « Saint-Maur-des-Fossés est soumise à des nuisances sonores localisées qui ne remettent pas en cause sa qualité de "ville calme". » La population saint-maurienne est exposée à des niveaux de bruit significatifs le long des grands axes ferrés et routiers : le RER A, les voies départementales et les voies communales à forte circulation.

Hôtel de Ville
Téléphone : 01 45 11 65 65
Courriel : nouscontacter@mairie-saint-maur.com

Néanmoins, au regard des données fournies en 2010, on constate une diminution notable du nombre de personnes exposées à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites. Cela est dû, notamment, à l'évolution des véhicules, aux aménagements de voirie ainsi qu'aux travaux de résorption des points noirs par la RATP.

A Saint-Maur, les actions mises en œuvre portent donc leurs fruits même si des zones de nuisance sonore subsistent et nécessitent la poursuite de la mobilisation.

Le projet de PPBE arrêté que vous m'avez transmis reflète la situation saint-maurienne. Malgré de grands axes plus exposés au bruit, et des impacts sanitaires en termes de « mois de vie en bonne santé perdue », la ville compte beaucoup de « zones de moindre bruit » ou « secteurs préservés des bruits des transports », tels des îlots en négatif-positif. [Fig.9 p.40]

Cela se traduit dans le choix des secteurs à enjeux prioritaires effectués par ce projet de PPBE. Ainsi, en 2018, le diagnostic métropolitain cartographié par Bruitparif identifiait à Saint-Maur trois « mailles » à enjeux en termes de bruit routier. La démarche stratégique affinée a conduit la Métropole à sélectionner et regrouper les « mailles » présentant le plus fort score en termes d'impact sanitaire. Il en résulte qu'au titre du PPBE 2019-2023, Saint-Maur n'est pas intégrée à l'un des « secteurs prioritaires dans une approche macroscopique » (huit « multi-exposés », quatre « mono-exposés » et six « signalés »).

Néanmoins, Saint-Maur figure dans le PPBE métropolitain à plusieurs titres :
Ainsi, il est rappelé que le PPBE de la RATP a retenu comme secteur à enjeu le RER A et mis en œuvre un programme d'isolation de façade sur les points identifiés. Je peux ajouter que la Ville entretient avec la RATP un dialogue régulier sur le bruit généré par l'activité. Il s'agit notamment des nombreux signalements du niveau sonore trop élevé des annonces en gares (toutes aériennes à Saint-Maur) ou de la nuisance sonore des moteurs de bus en fonctionnement durant leur arrêt en tête de ligne devant les gares RER.

De même, il est rappelé que le PPBE routier départemental a retenu comme secteur à enjeu la D118 (bd de Créteil). Je peux constater que sur les voies départementales, le gestionnaire de l'infrastructure mène son propre programme de rénovation de chaussée et d'apaisement de la circulation. En 2015-2017, il a procédé notamment à des travaux sur la D86, la D123, la 130, la D3B (ex.CD45). A la demande de la Ville, le Département du Val-de-Marne a également entrepris plusieurs actions pour la réduction de la vitesse, notamment par des aménagements de voirie (ralentisseur et îlots de refuge sur la D86 en 2015) et par des campagnes de mesure.

Enfin, Saint-Maur apparaît (p.120) dans la « liste des voies en gestion *communale* dépassant le seuil de 3 millions de véhicules par an ». Il s'agit du « Boulevard du Général Ferrié » et du « Quai du Port de Créteil ». A ce sujet, il convient de rappeler que ces axes ont fait l'objet de traitements particuliers, tant sur la voirie que sur une partie du bâti.

En effet, le boulevard du Général Ferrié a été doté de plusieurs carrefours surélevés avec limitations à 30 km /h. Des marquages au sol d'itinéraires cyclables ont été effectués en 2012 et 2016 sur ce boulevard et sur le quai. Au 4è trimestre 2019 (et pour un coût de 592 000 €), la Ville va entreprendre des travaux de réalisation d'une piste cyclable bidirectionnelle en site propre de 1,8 km sur tout le linéaire du quai et du boulevard ainsi que plusieurs rues dans le prolongement. Dans un périmètre plus large incluant ces deux axes, des carrefours surélevés (100 000 €) seront ajoutés à proximité et l'ensemble du quartier passera en test de limitation à 30 km/h (« quartier pilote apaisé »). A l'aune de ces aménagements passés et imminents il conviendra de revoir l'estimation du flux circulatoire et le niveau de bruit qui en avait été déduit pour ces deux axes.

S'agissant du bâti limitrophe, plusieurs immeubles (R+15) donnent sur le quai du Port de Créteil. A usage locatif social, ils ont été construits dans les années 1965-70 et font partie d'un ensemble plus vaste ; les autres bâtiments donnent sur la D86 (rue du Pont de Créteil) et la rue du Chemin Vert (à proximité du pont de Créteil). L'ensemble de ce parc immobilier a fait l'objet d'une opération de résidentialisation par le bailleur social avec redéfinition des modes d'accès à la voirie publique et réhabilitation des bâtiments (intérieure et extérieure). Achevée en 2011 (et 2012 pour les espaces verts), elle incluait un traitement de l'enveloppe thermique par l'extérieur avec bardages et une modification des balcons (par fermeture partielle ou complète selon les façades) ainsi que la plantation de 220 arbres. Cette résidence fait aujourd'hui partie du « quartier prioritaire » des Rives de la Marne qui a donné lieu à la signature d'un Contrat de Ville pour 2015-2020 avec l'État et des partenaires institutionnels.
Dans ce même périmètre, des travaux sont en cours sur un autre immeuble (R+15) du quai du Port de Créteil. Il s'agit de la restructuration lourde d'un foyer-logements en une résidence sociale. Le bailleur a prévu une isolation extérieure et la fermeture des balcons par des extensions. Ce chantier s'achèvera en 2020.

Sur l'ensemble du territoire saint-maurien, l'action de la Commune en matière de réduction et prévention des nuisances sonores s'inscrit dans les axes et thématiques prioritaires identifiés par le projet de PPBE arrêté par la Métropole. Je souhaite citer notamment :

Axe *« Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit »*
Thématique *« Apaiser l'espace public »* :

>La réalisation de la Promenade de La Pie [Travaux 2017-2018 - Coût : 4,3 M€] : Entre le pont de Bonneuil et le pont de Créteil, sur les bords de Marne, la Ville de Saint-Maur a obtenu en 2010-2011 la rétrocession de cette voie départementale de 3 km à double sens de circulation (D283 – ex RD40A) et procédé à son classement dans la voirie communale. Sur 2,75 km, elle a été transformée en zone 30 km/h avec voie à sens unique, piste cyclable bidirectionnelle en site propre, réfection de chaussée, création de carrefours surélevés, chicanes et bandes végétalisées. L'interdiction aux plus de 3,5 T a été édictée sur 2 km.

>L'aménagement d'un éco-quartier dénommé « Jardin des Facultés » [Travaux en cours] : Sur un site de 6,6 hectares, seront implantés des logements, des commerces et des équipements publics, suivant des choix architecturaux harmonieux et des normes environnementales exemplaires. Des espaces verts privés et publics (dont un parc d'un hectare) témoigneront de la place de la nature en ville. Toutes les voies intérieures seront dédiées aux vélos et aux piétons et le stationnement des véhicules se fera en sous-sol.

>L'entretien de l'espace public : La maintenance régulière (réfection de tapis et lutte contre l'orniérage) contribue à la baisse du bruit routier. Depuis 2014, grâce à un plan pluriannuel de réfection des chaussées et trottoirs, la Ville a entrepris une campagne de reprise des nids de poule et de planification de voiries prioritaires. Des travaux d'envergure ont été menés dans les squares afin de conforter leur rôle d'espaces attractifs préservés.

>La pacification de la circulation : Progressivement, et selon la configuration de la voirie, les dos d'âne générateurs de bruit ont fait place à des plateaux surélevés et/ou des chicanes. Le nombre de voies limitées à 30 km/hr s'est accru. Le stationnement a été entièrement revu.

>La promotion des circulations douces pour favoriser les usages alternatifs à la voiture individuelle : En 2016, la Ville a affirmé son engagement en adoptant un Schéma cyclable qui a été révisé en 2019. Une instance partenariale a été créée en 2018 : la commission municipale « Saint-Maur à vélo » qui s'est déjà réunie huit fois. Elle est composée de membres du Conseil municipal et de personnes qualifiées issues d'associations saint-mauriennes.

A ce jour, la Ville compte 45 km de pistes et bandes cyclables dont 87% réalisés depuis cinq ans. Le site déjà fonctionnel le plus significatif est la Promenade de La Pie (citée plus haut et inaugurée en 2019). De nouveaux linéaires de pistes cyclables sont programmés à court terme : la liaison dans le quartier Bagaudes-Pont de Créteil (citée plus haut et en travaux fin 2019). D'ici avril 2020, interviendra la phase 1 de la liaison entre les gares RER de Champignol et du Parc-Saint-Maur (2,5 km / 750 000 €). La programmation 2020-2021 comporte plusieurs opérations de création d'itinéraires cyclables pour continuer le maillage du territoire et les connexions aux gares et aux centres de quartier, ainsi que des secteurs apaisés à 30 km/h.
En matière de stationnement vélo, le nombre d'arceaux a presque doublé depuis cinq ans, pour atteindre 739 arceaux soit 1 478 places. L'objectif est de proposer 3 000 places d'ici fin 2019 (222 000 €) puis de poursuivre à raison de 30 000 € /an sur 2020-2021, et de compléter avec 100 places sécurisées de type VÉLIGO aux abords de deux gares RER (soit 150 000 à 200 000 €).
La Ville a également commencé à implanter, au droit des carrefours à feux tricolores, des « sas vélos » permettant aux cyclistes de marquer l'arrêt devant les véhicules et de démarrer sans être gênés A terme, 51 sas vélos seront matérialisés avec possibilité de tourner à droite au feu rouge.
En accompagnement de cette évolution de l'espace public, la Ville a mis en place des actions d'éducation des enfants à la pratique du vélo en ville, avec des journées spécifiques et une communication dédiée (plaquette des bonnes pratiques du partage de la route).

>La pérennisation des périodes et espaces sans voiture : L'opération « Les bords de Marne apaisés le dimanche » se traduit par la fermeture des quais aux voitures sur six kilomètres durant environ six mois (printemps-été) pour laisser la place aux promeneurs et aux cyclistes sur la totalité de l'espace public. L'extension de cette durée est à l'étude

>L'action sur le type de véhicules en circulation : La Ville s'était inscrite dans la démarche de mise à disposition de véhicules électriques en auto-partage. Une station de rechargement avec quatre bornes a été installée près d'une gare RER. En 2019, la Ville a repris cette station pour remettre en service le système d'alimentation électrique. Par ailleurs, la flotte de véhicules municipaux a été réduite, tout en augmentant le nombre de véhicules électriques (de 8 à 13 depuis 5 ans) et en mettant des vélos à disposition des agents de la ville pour leurs déplacements inter-services.

Thématique *« Protéger les équipements accueillant des personnes sensibles »* :
Le programme pluriannuel de rénovation des établissements scolaires a déjà permis le remplacement des fenêtres de plusieurs écoles et se poursuit également pour d'autres bâtiments communaux.

Thématique *« Etudes d'approfondissement des connaissances »* : Afin mettre en œuvre et poursuivre sa stratégie d'apaisement de l'espace public et de promotion des circulations douces, la Ville a réalisé une Enquête de mobilité auprès des habitants en 2017 et lancé une Étude de mobilité.

Axe *« Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore »*
Thématique *« Aérien (peser et plaider pour une meilleure intégration au territoire de la Métropole) »*
S'agissant du bruit aérien, la ville de Saint-Maur n'est pas considérée comme subissant des nuisances et la cartographie du projet de PPBE de la Métropole reflète cette situation. Néanmoins, l'augmentation du trafic y est parfaitement perceptible car Saint-Maur est survolée (à plus ou moins haute altitude) par des avions en provenance et/ou à destination des aéroports franciliens (Paris-Charles de Gaulle, Paris-Le Bourget et Paris-Orly), des aérodromes environnants (Toussus-Le-Nôble, Velizy-Villacoublay, etc) et des héliports.

En temps normal de fonctionnement de ces aéroports, le niveau sonore à Saint-Maur est donc très variable mais inférieur aux limites quantifiées pour les secteurs à enjeux prioritaires.
En revanche, lors de périodes exceptionnelles tels que les travaux actuels de la piste 3 d'Orly ou ses fermetures périodiques, la Ville de Saint-Maur est survolée à 750 m d'altitude par des avions en phase d'atterrissage et subit les nuisances sonores.
C'est pourquoi, à l'échelle de la Métropole, la Ville s'associe à toutes les démarches visant à maîtriser les impacts du trafic aérien en zone urbaine dense. Le Conseil municipal a émis des avis défavorables sur le projet de Terminal 4 de l'aéroport de Roissy et sur ses diverses opérations de développement soumises à enquête publique. La Ville s'est impliquée dans le recours contentieux contre le PPBE de l'aéroport d'Orly et s'est exprimée à plusieurs reprises pour obtenir la baisse du nombre de mouvements, l'élargissement du couvre-feu et le transfert du fret dans un aéroport plus éloigné.
Aussi, il est appréciable que le Conseil métropolitain ait expressément demandé au Groupe ADP « de réaliser une Évaluation d'Impact sur la Santé (EIS) approfondie du projet de terminal 4 de la plate-forme de Paris-Charles de Gaulle dont les recommandations devront figurer dans l'enquête publique ». Le PPBE précise cette demande d'EIS et la complète par des prescriptions restrictives attendues sur l'aéroport d'Orly, ce qui représente un premier engagement fort et hautement justifié, qui devra être renforcé.

Thématique *« Urbanisme »* (amplifier la prise en compte sonore)
Depuis 2017, Saint-Maur est dotée d'un Plan Local d'Urbanisme. Son rapport de présentation mentionne que « Les principaux secteurs concernés par l'exposition au bruit sont situés en zone U2 (voies principales traversant la ville). Les constructions en bordure de ces axes sont plus hautes et forment un front bâti permettant de limiter la propagation des nuisances sonores. » C'est pourquoi, le PADD (projet d'aménagement et de développement durables) prévoit, dans son orientation 5 « Promouvoir l'innovation », de « Prendre en compte le bruit dans la conception des opérations d'aménagement et la construction des bâtiments à proximité du réseau ferré et des grands axes. » Le règlement rappelle les « Servitudes d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur » le long de certaines voies. De manière spécifique, le secteur d'Orientations d'Aménagement et de Programmation de Champignol (ou OAP du site « Gare de Champignol »), « localisé en bordure d'un carrefour structurant, intègre des exigences renforcées en matière d'isolation acoustique. »

Thématique *« Chantiers, livraisons et équipements »* :
La maîtrise des nuisances autour des chantiers est un enjeu majeur de leur acceptabilité. C'est pourquoi la Ville de Saint-Maur s'emploie par les moyens qui relèvent de sa compétence à réglementer les horaires, fixer les itinéraires de desserte, s'assurer de la conformité des matériels et rechercher la performance environnementale. La ville redouble de vigilance en période de grands chantiers concomitants et venant s'ajouter aux chantiers récurrents sur les VRD ou les biens immobiliers privés. La coordination des chantiers au niveau communal est l'un des meilleurs moyens de limiter leurs impacts cumulés sur les riverains et de préserver leur qualité de vie.
Ainsi, la Ville a souhaité et obtenu une gare du métro souterrain Grand Paris Express (ligne 15 Sud). Elle sera en interconnexion avec le RER A (station Saint-Maur-Créteil). La mise en service est prévue au premier semestre 2025. Depuis le début du chantier en 2015, la Ville a veillé de très près à l'intégration de ces travaux dans un quartier habité, dense et commerçant. En l'espèce, elle a obtenu du maître d'ouvrage des restrictions des plages de fonctionnement, la mise en place de capteurs de bruit et un accompagnement financier des riverains désireux de remplacer leurs fenêtres pour réduire les nuisances sonores. L'expérience prouve que la nuisance sonore élevée et prolongée envenime la relation entre le riverain et les gestionnaires du chantier et de l'espace public, et compromet l'approbation du projet d'aménagement par ce même riverain initialement favorable.

Des progrès restent donc à faire quant à l'anticipation par les maîtres d'ouvrage de la question des protections phoniques chez les riverains et quant au dimensionnement et à l'emplacement des isolations phoniques de chantier afin de se rapprocher d'un « confinement » sonore.

Axe *« Mieux partager l'information sur le bruit avec les citoyens »*
Thématique *« Actions (communiquer sur les actions menées par tous les acteurs du bruit) »* :
La Commune de Saint-Maur a demandé au Groupe ADP (Aéroports de Paris) d'installer une station temporaire de mesure de bruit pendant la période de survol de la ville par des avions atterrissant à l'aéroport de Paris-Orly sur la piste 4 (en raison de la fermeture de la piste 3 pour travaux du 29-07 au 02-12-2019). Au sein du périmètre survolé, la Ville a choisi un établissement sensible : la station a été installée dans l'enceinte d'une crèche. La Ville a communiqué sur la présence de cette station et sur la possibilité de consulter les données (en temps quasi réel) sur un site internet mis en place par ADP pour toutes ses stations permanentes. Cela contribue, en partie, à l'apaisement du ressenti sonore. Toutefois, le grand public a accès à beaucoup d'autres sources avec des données disparates qu'il compare sans appui technique. La question des modes de diffusion des indicateurs de bruit et de leur usage mérite un approfondissement à vocation pédagogique.

En conclusion, et comme je l'ai dit plus haut, le bruit est un sujet qui réclame également une vigilance permanente à l'occasion de tous les projets d'infrastructures et d'équipements potentiellement générateurs de nuisances, en particulier en milieu urbain dense cumulant les sources de pollution sonore. Je souhaite donc aborder maintenant :

>La question de la voie ferrée saint-maurienne, utilisée non seulement par la RATP pour le RER mais aussi (sur une partie du tracé) par la SNCF pour du fret.
La nuisance sonore des longs convois ferroviaires de marchandises est très élevée. C'est pourquoi, en 2014 et en 2015, la Commune s'est opposée au projet d'Autoroute Ferroviaire Atlantique (entre les Landes et le Pas de Calais) Il était envisagé que des trains (de 750 m à 1 000 m) passent par Saint-Maur comme itinéraire de secours en cas de souci de régulation ou de travaux sur le tracé principal (la Grande Ceinture par Chennevières). L'État a dû renoncer à ce projet d'Autoroute mais le report modal du routier vers le ferré demeure un sujet environnemental. De plus, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire en France pourrait modifier sensiblement la cartographie sonore des espaces traversés. La Métropole est la plus à même de prendre en compte ce sujet à l'échelle du territoire pour anticiper l'évaluation des impacts potentiels en termes de nuisances sonores et adapter son plan d'actions.

>La question des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE)
Parmi les sources de bruit, le PPBE métropolitain 2019-2023 a traité en priorité les infrastructures de transport routier, ferroviaire et aérien. Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement et soumises à autorisation (ICPE-A) n'ont pas été prises en compte car les cartes de bruit industriel n'ont pas encore été réalisées.
A Saint-Maur, le sujet des ICPE (A) est un enjeu environnemental en raison de la présence au sud de la ville d'une infrastructure regroupant des entreprises industrielles : le port de Bonneuil-sur-Marne. Les riverains saint-mauriens qui font face à ce site en constant développement ont des occasions de se plaindre des activités bruyantes exercées en extérieur et du bruit induit par le trafic routier et ferré généré par ces entreprises. Ce bruit induit est pris en compte par les PPBE. Le bruit directement « industriel » ne l'est pas encore. Sa cartographie sera une source appréciable de connaissances, notamment pour l'évaluation des impacts cumulés des activités. Or, les données issues des études d'impact de ces ICPE(A) risquent de se raréfier.

Dans le Code de l'Environnement, la nomenclature des ICPE a déjà été modifiée récemment à plusieurs reprises, faisant passer certaines activités de la catégorie « autorisation » à la catégorie autorisation simplifiée c'est-à-dire « enregistrement ». Cette tendance va se poursuivre prochainement pour d'autres catégories (comme les entrepôts logistiques). Il est important d'évaluer les conséquences que de telles évolutions réglementaires pourraient avoir sur la représentativité de la future cartographie du bruit des activités industrielles en France. C'est un enjeu de santé publique.

S'agissant du projet de PPBE métropolitain 2019-2023 (routier, ferré et aérien), je souhaite que le public s'approprie ce document et s'exprime en grand nombre afin de contribuer à son élaboration et sa mise en œuvre. J'ai bien noté que le présent courrier de contribution sera annexé au projet de PPBE qui sera soumis à la consultation du public durant deux mois, avant approbation fin 2019. Pour votre information, la tenue de cette consultation est annoncée sur le site internet de la Ville de Saint-Maur depuis le 09-09-2019, en rubrique « prochaines enquêtes et consultations ». Vous trouverez en pièce-jointe une copie de cette page.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez aux présentes observations complémentaires sur le projet de PPBE métropolitain, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES * 94100 *

Le Maire

Sylvain BERRIOS

P.J. : 1
extrait du site internet de la Ville de Saint-Maur-des-Fossés – rubrique « prochaines enquêtes et consultations »

LES PROCHAINES ENQUÊTES ET CONSULTATIONS

mise à jour le 09.09.2019

En phase d'élaboration, de nombreux projets sont soumis au public pour avis. Ce sont en général de grands projets d'aménagement urbain, réseaux de transport, activités ayant un impact sur l'environnement, schémas directeurs, plans de prévention,... La procédure de participation du public est fixée par la loi selon la nature du projet. Il peut s'agir de concertation préalable, consultation, mise à disposition, enquête publique, ...

Lorsque ces projets ont une incidence sur Saint-Maur et son cadre de vie, la contribution des Saint-Mauriens est indispensable afin que s'exprime l'avis des habitants directement concernés.

CALENDRIER PRÉVISIONNEL

- 2019 (octobre et novembre à préciser) : consultation du public sur le projet de PPBE de la Métropole du Grand Paris (plan de prévention du bruit dans l'environnement pour 2019-2023).
- 2019 (4è trimestre) ou 2020 (1er semestre) : enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale pour VALO'MARNE (projet d'évolution de l'usine de valorisation énergétique de traitement de déchets à Créteil, rue des Malfourches).
- 2019 (4è trimestre) ou 2020 (1er semestre) : enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale pour le Groupe ADP (Aéroports de Paris) en vue de la réalisation de diverses opérations à l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle ("canalisation Marne", "Accès T2" et "MIDI").
- 2020 (2è semestre) : enquête publique sur la demande d'autorisation environnementale pour le Groupe ADP (Aéroports de Paris) en vue de la création du Terminal 4 de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle

SITUATION

Service de l'aménagement

Hôtel de Ville - Place Charles de Gaulle 94100 Saint-Maur-des-Fossés

01 45 11 65 94

A noter : Pour les projets portés par des collectivités ou structures extérieures à

PPBE – Métropole du Grand Paris
Contribution complémentaire de la ville de Villeneuve-le-Roi

La commune de Villeneuve-le-Roi est incluse dans un secteur prioritaire métropolitain au vu des résultats des cartes de bruit (secteur n°8).
Ce secteur multi-exposé aux nuisances des infrastructures de transport nécessite une intervention forte de la part des pouvoirs publics afin de préserver la santé des populations concernées.

Les nuisances les plus importantes subies par les habitants de Villeneuve-le-Roi résultent en premier lieu de l'activité aérienne de l'aéroport de Paris-Orly (1), puis de la circulation des trains (2) et enfin du trafic et des encombrements routiers au niveau de la départementale 136 et du pont de Villeneuve ou les nuisances générées par les 2 roues motorisées (3).

1 – Réduire les nuisances aériennes

Contexte :
Le Plan de Gêne Sonore comprend 36 communes soit près de 11 000 hectares et 120 000 habitants, mais ce sont au total près de 500 000 Franciliens qui sont impactés par les survols d'avions d'Orly à moins de 3000 mètres.
La plate-forme aéroportuaire d'Orly a été implantée dans un tissu urbain dense (3500 habitants/km^2) qui pré-existait au développement commercial de cet aéroport. 2ème aéroport de France, ses nuisances, en ville posent un problème majeur de santé publique.
En 2018, Bruitparif, s'appuyant sur les constatations de l'OMS, a diagnostiqué un impact sanitaire très élevé lié au bruit des transports dans les villes au bout de la piste n°3 de l'aéroport d'Orly (couloir face à l'Est): les habitants y perdent jusqu'à 36 mois de vie en bonne santé.
Or, les mesures des stations de bruit implantées à Villeneuve-le-Roi montrent que le niveau de bruit est en augmentation. La modernisation (très lente) des flottes ne génère aucune amélioration pour le cadre de vie des populations survolées. Car, comme l'a reconnu le ministre de l'économie lors des débats sur la loi Pacte, le nombre de passagers est en augmentation constante par un recours accru aux avions gros-porteurs sur cette plate-forme. En 2 ans, le nombre de gros-porteurs a cru de près de 18 % sur la période estivale (chiffres ADP), notamment proche de la période nocturne (6h-7h et 22h-23h30).
Or, un gros-porteur génère plus de bruit qu'un avion moyen-porteur :
. A 6km du seuil de piste un A320 émet 75 dB quand un A330 atteint 90 dB (soit une intensité sonore multiplié par 32) ;
. Au décollage à la station de mesure de Sucy (étude Survol), les gros porteurs représentent 9 % du trafic mais 25 % des nuisances sonores.

Aéroports de Paris a multiplié les travaux d'envergure (plus d'un milliard d'euros entre 2014 et 2024) pour augmenter les capacités de cette plateforme (nouvelle aérogare « Orly 3 » de

80 000 m², nouvelle jetée internationale, réfection des pistes pour faire atterrir les avions de plus de 400 tonnes...).
En 2014, Orly accueillait 28 millions de passagers contre 33 millions en 2018. Et l'objectif affiché d'ADP est d'atteindre 35 puis 41 millions de passagers, avec le même plafonnement du nombre de mouvements.
Par ailleurs, le trafic aérien mondial augmentant en moyenne de 4.5% par an, celui-ci devrait doubler d'ici 2035.
Pour réduire la pression de cette augmentation annoncée autour d'Orly, aéroport le plus enclavé dans le tissu urbain, ses riverains doivent bénéficier de protections renforcées.
Nous avons l'opportunité, avec l'adoption du PPBE métropolitain, d'agir avec détermination pour enrayer cette spirale négative.

Les mesures recommandées:

-Allonger le couvre-feu d'1 heure:
Le couvre-feu actuel (décision du 4 août 1968) ne permet que 6h30 de silence nocturne (23h30-6h) quand l'Organisation Mondiale de la Santé recommande 8 heures consécutives de sommeil. Nombre d'études montrent que la perturbation du sommeil nocturne à cause du bruit et le manque de sommeil sont très dommageables sur la santé des populations.
En ne déplaçant que 6 créneaux horaires journaliers, le couvre-feu pourrait déjà être étendu d'1 heure de 23h à 6h30 sans compromettre l'activité de l'aéroport.

- Respecter enfin la limite annuelle de 200 000 mouvements
Pour protéger les riverains, l'arrêté du 6 octobre 1994 fixe une limite environnementale de 200 000 mouvements par an. Extrait de l'arrêté du 6 octobre 1994: «Considérant qu'il convient, pour protéger les riverains contre les nuisances sonores, de fixer le trafic de l'aéroport d'Orly à environ 200 000 mouvements par an, objectif fixé par le schéma directeur de la région d'Ile-de-France approuvé par le décret du 26 avril 1994 ... »
Or cet objectif de protection environnementale est largement dépassé, l'aéroport d'Orly totalisant 237 804 mouvements. La seule référence aux 250 000 créneaux (car en 1994, 25 % des créneaux n'étaient pas utilisés) est insuffisante. Les créneaux perdus (faillite de compagnies) ne doivent plus être réattribués. Pour atteindre 200 000 mouvements annuels, il conviendrait de n'octroyer que 210 000 créneaux environ.

- Plafonnement complémentaire en nombre de gros-porteurs
L'impact démesuré d'un gros-porteur sur la qualité de vie et la santé des populations riveraines (bruit et pollution de l'air) nécessite de limiter la hausse que l'on constate aujourd'hui (+18% entre l'été 2017 et l'été 2019).
La part des gros porteurs doit s'arrêter aux 8.5% du trafic constaté aujourd'hui et qui figurait dans le plan de gêne sonore 2004.

- Faire circuler les avions selon leurs niveaux de bruit
S'inspirer de l'expérimentation en cours sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble (118 000 mouvements par an). Les avions les plus silencieux n'ont aucune restriction (hors couvre-feu), les avions les plus bruyants sont exclus des plages horaires les plus sensibles (aux abords du couvre-feu, les dimanches de 12h à 15h...).

Dans cet esprit, il convient d'interdire les avions bruyants de marge cumulée inférieure à 13 EPNdb après 22h. Les nuisances aériennes d'Orly sont en augmentation la nuit. En effet, malgré le couvre-feu, l'aéroport urbain d'Orly est le deuxième aéroport qui compte le plus de survols de nuit (entre 22h et 6h). Depuis 3 ans, ces vols de nuit sont en forte augmentation (+21,8% entre 2016 et 2014), ce que dénonce l'ACNUSA dans son rapport 2017.
Les relevés de bruit Bruitparif montrent également une nette augmentation du nombre d'événements sonores très bruyants entre 22h et 6h.

- Recul de la piste n°3:
Il est techniquement possible de reculer la piste n° 3 (08-26) de 1,2 km. Ces travaux permettraient d'augmenter de 100% la hauteur de survol des avions au décollage au-dessus des premières villes survolées où l'impact sanitaire du bruit des avions est le plus élevé (Villeneuve le Roi et Ablon sur Seine - 25 000 habitants). Plus généralement, ce sont plus de 150 000 survolés du couloir face à l'Est, couloir aérien le plus densément peuplé, qui bénéficieraient de cette mesure.

- Répartition des survols :
Les populations les plus nombreuses sont celles qui sont survolées actuellement.

Aussi, il conviendrait de :
. mieux utiliser les pistes et alterner les survols (mise en place d'un dispositif PRS -système d'utilisation préférentielle des pistes - comme à Brussel Airport qui possède 3 pistes aussi dont une croisée, pour 230 000 mouvements environ).

. éviter le décollage au-dessus des zones les plus peuplées (406 riverains en zone 1 du PGS lors des décollages face à l'Est par la piste 3 contre 0 habitant en zone 1 lors des décollages face à l'Est par la piste 4 ; pour la zone 2 ce sont plus de 8400 riverains impactés par le décollage piste 3 et 4900 via la piste 4).

- Mettre en place toutes les procédures de vol permettant la réduction du bruit au sol:
~ mettre en place l'optimisation de la procédure dite « de moindre bruit»
~ systématiser la descente continue

- Accélérer le renouvellement des flottes
En exigeant qu'en cas de nouvelle répartition de créneaux, ceux-ci soient accordés après conclusion d'un accord engageant la compagnie sur un renouvellement de sa flotte.

- Renforcer le dispositif d'aide à l'insonorisation
26 000 logements ont été isolés depuis les années 1990 et il en reste environ 12 000.
A ce rythme, l'isolation réalisée il y a longtemps deviendra obsolète et un renouvellement sera nécessaire. Le critère d'antériorité devrait être révisé, notamment pour l'insonorisation des bâtiments publics.
De 22 millions en 2011, les recettes de la TNSA sont descendues à un bas niveau pour se stabiliser aux alentours de 13 ou 14 millions. Face à cette baisse de recettes et aux délais qui se sont allongés en conséquence, les riverains perdent patience. Aujourd'hui, le nombre de CCAR a été réduit par 2, pour mieux gérer la pénurie.

Cette situation inacceptable serait améliorée par le retour permanent du remboursement à 100 %, contre 80% aujourd'hui (hors opérations groupées difficiles à mettre en place dans du tissu pavillonnaire).
Les recettes de la TNSA doivent retrouver *a minima* leur niveau de 2011.
Et mieux financer l'isolation par la toiture, aujourd'hui très mal prise en compte.
Il pourrait utilement être envisagé d'éviter toute participation du riverain au paiement de tout ou partie des travaux (exemple en cas de dépassement du plafond), par le paiement direct des factures par ADP qui négocierait en direct des prix de groupe, évitant ainsi d'instaurer un plafond.

- **Consultation internationale pour le devenir des grands aéroports franciliens**
La ville de Villeneuve-le-Roi soutient absolument cette initiative car compte tenu de l'augmentation continue du trafic aérien, il est indispensable de réfléchir à la vocation de chaque plateforme francilienne.

2 – Se protéger du bruit ferré

La commune de Villeneuve-le-Roi est traversée par 3 lignes de chemin de fer (RER C et fret).

Le programme de murs anti-bruit prévu dans le cadre du projet Massy-Valenton doit être achevé dès que possible.

Un programme doit aussi être appliqué pour les autres riverains villeneuvois de voies ferrées.

Quant à la ligne semi-souterraine des trains de fret sous la commune, il conviendrait d'étudier la pose de voies ferrées plus modernes qui supprimeraient les vibrations subies par les pavillons situés au-dessus.

3 – Mieux faire face aux nuisances routières

La commune de Villeneuve-le-Roi est traversée par deux routes départementales dont la RD 136 qui débouche sur le secteur pont de Villeneuve/Rn 6 à Villeneuve-Saint-Georges. Ce secteur est le 4e point noir du trafic routier en Île-de-France avec des conséquences en terme d'embouteillages sur une large portion de Villeneuve-le-Roi. Ces bouchons génèrent des nuisances pour la qualité de l'air mais aussi sonores.

La Ville réaffirme ici sa demande de construction d'un nouveau franchissement de Seine en vue de soulager le pont de Villeneuve, seul ouvrage sur près de 12 kilomètres de berges du fleuve.

Le comportement de certains automobilistes mais aussi des conducteurs de 2 roues motorisées au cœur de la zone d'habitat urbain produit également un certain nombre d'émergences sonores. Il est demandé que soit mis en place et financé un processus de verbalisation des émergences routières à l'aide de radar anti-bruit en cours de développement

Didier Gonzales
Maire de Villeneuve-le-Roi

SERVICE HYGIENE ET SANTE DE L'ENVIRONNEMENT URBAIN

Monsieur Patrick Ollier
Président
Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

Charenton-le-Pont, le 26 septembre 2019

ChronoD19-VCLP02799
Objet : RE : Projet de PPBE Métropolitain
Affaire suivie par : Marie-Cécile NEGRO
mnegro@charenton.fr
01.46.76.47.66

Monsieur le Président, cher Patrick,

Je vous remercie pour la transmission du PPBE métropolitain qui a retenu toute mon attention.

En préambule, je vous rappelle que la ville de Charenton-le-Pont dispose d'un PPBE établi à l'échelle intercommunale par notre ancienne Communauté de Communes, approuvé lors de la séance du conseil municipal du 30 mars 2015.

Comme le souligne votre document, la Ville de Charenton-le-Pont apparait comme l'une des communes de la métropole les plus exposées au bruit routier. Ce sont en effet plus de 230 000 véhicules qui circulent quotidiennement sur l'autoroute A4, et dont les nuisances sonores s'additionnent à celles déjà très présentes des véhicules circulant également sur le périphérique parisien et sur l'échangeur de Bercy.

Je sollicite donc la prise en compte des incidences sur la santé humaine que représentent ces bruits routiers.

En rappel, si la pose des enrobés phoniques réalisée en 2017 a permis de réduire certaines de ces nuisances sonores de manière sensible, son action n'est pas pérenne et tend déjà à s'affaiblir au fil des mois. L'étude actuellement copilotée par l'Etat, la Métropole du Grand Paris et la Ville de Charenton-le-Pont vise à étudier des solutions de traitement acoustique et leur intégration urbaine et paysagère de l'autoroute A4.

J'attends par la suite que des solutions concrètes de couverture, de pose d'écrans anti-bruit, de transformation en boulevard urbain ou autre alternative soient mises en œuvre pour protéger les nombreux secteurs d'habitation actuellement exposés à ces nuisances diurnes et nocturnes, et garantir également la bonne réalisation de l'opération d'aménagement Charenton-Bercy. Ce projet mixte, initié par l'appel à projet métropolitain, porte sur la réalisation de plus de 1 000 logements familiaux, l'accueil de publics spécifiques (étudiants, séniors…) ainsi que sur l'arrivée de 15 000 emplois supplémentaires dans le quartier de Bercy. Il ne serait pas responsable de densifier ainsi le territoire sans garantie sur la prise en compte des nuisances sonores de l'autoroute A4.

A ce bruit routier, s'ajoutent les nuisances sonores générées par les emprises ferroviaires des faisceaux ferrés Paris-Lyon et RBC (Remisage Banlieue Conflans) et aux activités industrielles du Technicentre Sud Est Européen - site Paris-Conflans, qu'il s'agisse du bruit du matériel roulant ou de celui émanant du centre de maintenance à quai (haut-parleurs, freinage crissant des trains…), activités particulièrement impactantes pour les riverains.

Par ailleurs, à la lecture de votre document, je rappelle de nouveau mon interrogation relative au classement en grande infrastructure de l'avenue de Gravelle à Charenton-le-Pont, au regard du trafic routier y circulant. Il me semble en effet que la rue ne soit jamais ressortie comme une voie bruyante, d'autant que cette dernière n'est construite que d'un côté (avec des façades en retrait compte tenu de l'existence du secteur protégé au titre des sites inscrits du Bois de Vincennes), l'autre correspondant au bois de Vincennes en tant que tel. La vitesse y est d'ailleurs limitée à 30 km/heure avec extrêmement peu de poids lourds car le gabarit de la voie est restreint, et plusieurs aménagements de type ralentisseurs, passages ou plateaux surélevés y ont été réalisés ces dernières mois et années. Les seules plaintes en matière de bruit exprimées par les riverains de l'avenue de Gravelle proviennent des activités menées dans le bois de Vincennes, soit à la faveur de la foire du trône ou des cirques qui se tiennent à plusieurs moments de l'année sur la pelouse de Reuilly, à quelques dizaines de mètres, ou encore lors d'évènements musicaux du type de "*We love green*".

En revanche, le PPBE ne fait pas apparaître le quai des Carrières (D 103) dans le classement en infrastructure bruyante, alors même que cette voie borde l'autoroute A4 pour rejoindre l'échangeur et la porte de Bercy, et qui fait preuve de niveaux sonores très élevés, en rappelant qu'elle y accueille des secteurs d'habitations collectives en continu. Les données du Conseil départemental (consultables en ligne https://geo.valdemarne.fr/portail/system/files/traficroutier2013.pdf?download=1) indiquent un flux en moyenne journalière de 13 205 véhicules, soit bien au-delà des 3 millions de véhicules annuels caractérisant les voies devant faire l'objet d'un traitement.

Je sollicite donc le retrait de l'avenue de Gravelle et l'inscription du quai des Carrières dans ce classement des grandes infrastructures routières.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations les meilleures.

Amitié

Hervé GICQUEL
Maire de Charenton-le-Pont
Conseiller Départemental du Val de Marne

Saint-Denis, le 23 septembre 2019

Monsieur Patrick OLLIER
Président
Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
75013 PARIS

Direction générale
Délégation à l'écologie urbaine
Suivi : Marie Larnaudie
Tel : 01 55 93 58 09
Réf. DG/ECOL/ML/018

Objet : Avis de Plaine Commune sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la consultation sur le projet de PPBE métropolitain, je souhaite, par ce courrier, vous faire part de l'avis du bureau territorial de Plaine Commune réuni le 11 septembre dernier sur ce document stratégique en matière de lutte contre le bruit des transports.

L'EPT Plaine Commune et les villes qui le composent accordent à la lutte contre les nuisances sonores et à l'amélioration de la santé publique une importance toute particulière. En effet, l'impact sanitaire sur les populations de notre territoire, multi-exposées aux transports (fer, route, aérien) est particulièrement fort comme le mettent en évidence le diagnostic du PPBE métropolitain, l'identification des zones à enjeux ou encore nos concitoyens.

Il convient de réduire les inégalités environnementales et sanitaires existantes au sein du territoire métropolitain, en particulier en matière d'exposition aux nuisances sonores. Le projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement métropolitain se doit d'agir en priorité sur les zones les plus critiques (zones à enjeux) sur un large spectre pour limiter le bruit des transports avec des moyens financiers importants.

Le Bureau territorial de Plaine Commune du 11 septembre 2019 a émis un **avis favorable au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain, sous réserve de la prise en compte des demandes suivantes** :

- L'enveloppe budgétaire annoncée de 100 millions d'euros pour le plan d'actions doit être inscrite dans le PPBE ;
- Les enveloppements budgétaires pour chacun des axes du plan d'actions doivent être précisées pour donner concrètement à voir la mobilisation de la Métropole sur les actions menées à court terme (la durée du PPBE est de 5 ans) ;
- Plaine Commune attend de la Métropole qu'elle se mobilise, aux côtés des populations et collectivités impactées par le bruit aérien, en particulier contre le projet de T4 de l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle, pour la mise en place d'un couvre-feu nocturne sur l'aéroport du Bourget, le raccourcissement des délais de traitement des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains des aéroports et le lancement d'une campagne de communication sur ce dispositif d'aides financières ;
- Plaine Commune souhaite que la Métropole se mobilise, aux côtés des collectivités, pour la réduction des vitesses, sur les voiries structurantes notamment ;
- Plaine Commune sollicite le soutien financier de la MGP, notamment, sur :

- Un traitement acoustique complémentaire le long du T11 express, notamment sur la ville d'Epinay-sur-Seine et de Villetaneuse et du faisceau ferré nord (rue Bokanowski à Pierrefitte-sur-Seine)
- La mise en œuvre des protections acoustiques sur 3 ponts métalliques à Saint-Denis et La Courneuve (cf. PPBE de Plaine Commune), reconnus points noirs de bruit, avec des études de faisabilité finalisées par RFF en 2013
- La réalisation des murs anti-bruit nord et sud le long de l'A86 au niveau de L'Ile-Saint-Denis et Saint-Denis, portée dans le PPBE de Plaine Commune.

Nous regrettons vivement que la consultation mise en place sur la période estivale (1er juillet – 30 septembre) en direction des collectivités territoriales, jusqu'à récemment autorités compétentes pour la réalisation des PPBE, ne nous permettent pas de contribuer dans ces délais imposés. Le premier Conseil territorial de Plaine Commune de cette rentrée 2019 se tenant le 1er octobre prochain, la délibération de Plaine Commune sur le projet de PPBE métropolitain vous sera transmise ultérieurement.

En comptant sur la prise en compte de nos demandes dans le projet de PPBE qui sera présenté au Conseil métropolitain de décembre, je vous prie de recevoir, Monsieur le Président, mes salutations respectueuses.

Bien cordialement.

Le Président

Patrick BRAOUEZEC

Copie à :

- Aux Maires de Plaine Commune
- A Jacques Alain Benisti, Vice-Président délégué à la lutte contre les nuisances sonores et aéroportuaires

ETABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL GRAND PARIS SEINE OUEST

SEANCE DU CONSEIL DE TERRITOIRE
DU MERCREDI 25 SEPTEMBRE 2019

N° C2019/09/15

OBJET : DEVELOPPEMENT DURABLE, ENVIRONNEMENT ET DECHETS – Contribution de l'Etablissement Public Territorial Grand Paris Seine Ouest au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris

---

Mesdames, Messieurs les Conseillers,

Tout comme la qualité de l'air, le bruit dans l'environnement est un enjeu fort sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest et plus largement à l'échelle de la Métropole du Grand Paris (MGP). En effet, le bruit a des impacts importants sur la santé notamment pour 15 % de la population métropolitaine (soit 1 million de personnes sur les 7 millions d'habitants) qui est exposée au-delà des seuils réglementaires, essentiellement à cause du bruit routier.

Bruitparif a calculé, selon une méthode de l'OMS (organisation mondiale de la santé) dans le diagnostic acoustique métropolitain, que les habitants de la métropole perdaient en moyenne 8 mois de vie en bonne santé. Il existe cependant de grandes variations locales puisque ce nombre varie de 1 à 10 selon la zone exposée (de 2 mois à 20 mois). Par ailleurs, le diagnostic de la situation sonore actuelle au sein de la métropole met en évidence un problème général de niveau sonore ambiant trop élevé aux abords d'un grand nombre d'infrastructures de transport et en cœur de ville ainsi que des problèmes particuliers avec des situations d'impact sanitaire plus élevés dans certains secteurs identifiés, notamment ceux soumis simultanément à plusieurs sources de bruit des transports.

Suite à la délibération CM2019/06/21/02 du Conseil Métropolitain du 21 juin 2019, la MGP soumet son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain (PPBEM) aux communes et établissements publics territoriaux qui composent la Métropole pour avis et dans un délai réglementaire de 3 mois.

Le PPBEM s'inscrit dans le cadre de la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement qui prévoit que les grandes agglomérations et les grandes infrastructures de transport doivent faire l'objet de cartes de bruit et de plan d'actions pour lutter contre le bruit routier, ferroviaire, aérien et industriel.

Fixée par arrêté du 14 avril 2017, en application depuis le 1er juillet 2017, la MGP figure dans la liste des 45 agglomérations nationales compétentes pour répondre à cette obligation réglementaire. Cette redéfinition des autorités compétentes par l'Etat a pour but d'en diminuer le nombre afin de mieux respecter les obligations et échéances fixées par l'Union européenne.

Dans ce contexte, le PPBE de la MGP est un PPBE dit d'agglomération. Il est complémentaire des PPBE dit d'infrastructure que sont chargés de réaliser les gestionnaires (Etat et conseils départementaux notamment). Ainsi, le PPBE métropolitain sera mis en œuvre sur la période 2019-2023. Une mise à jour des cartes de bruit sera effectuée en 2022 et celle du PPBE au plus tard en 2024, conformément à la quatrième échéance du calendrier européen (après les trois échéances théoriques 2007-2008, 2012-2013 et 2017-2018).

Les actions identifiées par la MGP sont complémentaires de celles identifiées par les gestionnaires d'infrastructures et s'organisent autour de 3 axes :

- **Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit** : en participant au financement de projets de prévention ou de réduction du bruit menés par les gestionnaires d'infrastructure, les établissements publics territoriaux et les communes.

- **Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore** sur 6 thématiques selon la source du bruit ciblée : transport aérien, confort acoustique des logements dans la rénovation de l'habitat, projets d'urbanisme, deux-roues motorisées, promouvoir les activités à moindre nuisance dans les chantiers et livraisons, créer une instance métropolitaine de dialogue sur le bruit.
- **Mieux partager l'information sur le bruit avec les citoyens :** communiquer sur les actions menées, sensibiliser davantage la population sur les impacts sanitaires et, cartographier les plaintes des habitants pour prioriser l'action.

Lors de la mise en place de l'instance métropolitaine de dialogue sur le bruit après l'approbation définitive du PPBE prévue en décembre 2019, un programme d'actions et de travaux opérationnel et pluriannuel sera élaboré avec les communes et les territoires, en coordination avec les gestionnaires d'infrastructure.

Dans ce contexte, l'EPT Grand Paris Seine Ouest souhaite contribuer à préciser le travail de diagnostic réalisé par la MGP. Ainsi, GPSO propose des compléments aux différents éléments du diagnostic, à savoir :

- la définition des zones à enjeux (1)
- l'inventaire des actions dans les zones à enjeux (2)
- la liste des actions réalisées et programmées des voies de plus de 3 millions de véhicules / an (3)

1. Définition des zones à enjeux

Sur le territoire de Grand Paris Seine Ouest sont identifiées 3 zones à enjeux :

- Une zone de multi-exposition route/fer (secteur 6) qui concerne Issy-les-Moulineaux et Vanves au niveau de la voie ferrée Versailles/Montparnasse (Transilien ligne N) et du périphérique, de la RD150, RD72, RD130, RD71.

- Une zone d'exposition au bruit routier (secteur C) qui concerne Boulogne-Billancourt au niveau du périphérique, de la RD910, RD907, RD150, Bd d'Auteuil et rue Galliéni.

- Un secteur, signalé par les collectivités, qui concerne Marnes-la-Coquette, d'exposition au bruit routier au niveau de l'A13.

Grand Paris Seine Ouest souhaite compléter l'identification des secteurs à enjeux par l'inscription de :

→ La N118 qui traverse le territoire sur les communes de Meudon et Sèvres.
→ La RD910 sur Chaville, Sèvres et Boulogne-Billancourt.
→ Le secteur situé entre les arrêts du tramway T2 « Les Moulineaux » « Jacques Henri Lartigues » au niveau de la rue Champ Chardon sur la commune d'Issy-les-Moulineaux.

Par ailleurs, la ville de Chaville souhaite définir un secteur à enjeux sur le territoire de sa commune comprenant :

→ Par rapport au bruit routier : l'Avenue Roger Salengro (RD910, déjà citée ci-dessus), la rue Anatole France et la rue de Jouy (RD53), l'avenue Gaston Boissier (RD53E/RD56) et la route du Pavé des Gardes (RD181).
→ Par rapport au bruit ferré : les 3 lignes traversant la commune à savoir RER C, ligne Transilien N (Montparnasse) et ligne Transilien L (St Lazare).

2. Inventaire des actions dans les zones à enjeux

Grand Paris Seine Ouest souhaite compléter l'inventaire des actions dans les zones à enjeux :

- Au niveau du Secteur 6 (Vanves) :

→ ville d'Issy-les-Moulineaux : la RD150 fait l'objet d'études pour son réaménagement.
→ ville de Vanves mets en œuvre des travaux de requalification de voirie :
  - La rue Louis Vicat limitrophe entre Vanves et Paris et longeant le Boulevard Périphérique devrait faire l'objet de travaux de requalification en lien avec le projet de réaménagement de la porte Brancion comportant la réalisation d'équipements, d'une résidence étudiante et d'une structure d'hébergement pour jeunes actifs.

  - Les rues Marcheron et Larmeroux actuellement RD130 feront l'objet de travaux de requalification suite à leur classement prochain en voie communale (accord récent donné par le CD 92).

Par ailleurs, il est souhaité par Grand Paris Seine Ouest et les villes, les actions suivantes sur ce secteur à enjeux :

→ Demande de pose d'enrobés phonique et de couverture du boulevard périphérique entre la porte de Vanves et la porte de Saint Cloud.
→ Demande de transformation en boulevard urbain des voiries départementales RD150, RD72, RD130 et RD71 pour favoriser l'apaisement des circulations et le partage de la voirie entre les différents modes.

- Secteur C (Boulogne-Billancourt) :

→ Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo de Grand Paris Seine Ouest : le boulevard d'Auteuil et la rue Galliéni pourraient faire l'objet d'aménagement (aménagement d'une voie cyclable, apaisement de la voirie, etc.). Il n'est cependant pas possible à ce stade d'identifier précisément les actions qui seront mises en œuvre.

Par ailleurs, il est souhaité par Grand Paris Seine Ouest et la ville de Boulogne-Billancourt :

→ Demande de pose d'enrobés phonique et de couverture du boulevard périphérique au niveau de la porte de Saint Cloud ainsi que de la sortie du périphérique pour déboucher directement sur la RD910 (en lien avec secteur 6).
→ Demande de transformation en boulevard urbain des voiries départementales RD910, RD907, RD150 pour favoriser l'apaisement des circulations et le partage de la voirie entre les différents modes.

- Secteur A13 (Marnes-la-Coquette) :

Il est souhaité par Grand Paris Seine Ouest et la ville de Marnes-la-Coquette :

→ De faire passer la vitesse de 110 à 90 km/h sur la portion qui longe la commune, entre la sortie du Pont de St Cloud et l'échangeur de Vaucresson (demande faite à la DIRIF par un courrier cosigné des maires de St Cloud, Garches, Vaucresson et Marnes).
→ Demande de pose d'enrobés phoniques et étudier la possibilité de mettre en place des écrans acoustiques.

Enfin, au niveau des secteurs à enjeux proposés par Grand Paris Seine Ouest (A13, N118 et RD910), il est souhaité à minima la pose d'enrobés phoniques et, pour la RD910, une

transformation en boulevard urbain sur la commune de Boulogne-Billancourt à l'image du projet proposé par le Conseil départemental des Hauts-de-Seine de requalification de la voirie sur les communes de Sèvres et Chaville.

3. Liste des actions réalisées et programmées des voies de plus de 3 millions de véhicules / an

Transmise à la MGP par les services de l'Etat, les services de Grand Paris Seine Ouest estiment que la liste des voies de plus de 3 millions de véhicules par an apparait probablement incomplète et à mettre à jour. En effet, en l'absence de comptage sur les voiries mentionnées, Grand Paris Seine Ouest n'est pas en mesure de valider cette liste ni de la compléter. La mise à jour de cette liste parait donc nécessaire et pourrait être une des actions mises en œuvre au sein du PPBE.

Cependant, Grand Paris Seine Ouest souhaite apporter des compléments à la liste des actions présentée par la MGP :

- Sur la commune de Boulogne-Billancourt :

Avenue Victor Hugo : dans la continuité de l'opération d'aménagement réalisée en 2013 entre la place Marcel Sembat et la rue Gallieni pour 1 570k€, requalification du tronçon entre la rue Gallieni et l'avenue Schumann en 2019 (travaux achevés fin août).

Le projet prévoit la création d'une piste cyclable sur trottoir du côté des numéros impairs (sens sud-nord) et la création d'une bande cyclable sur chaussée dans le sens nord-sud de l'avenue Schumann à la place Marcel Sembat. La création de cette bande cyclable et l'amélioration de l'accessibilité des piétons permet de réduire la largeur de la voie et ainsi d'apaiser la circulation. Création de plusieurs plateaux surélevés pour réduire la vitesse des véhicules et sécuriser chaque intersection. Coût de l'opération en 2019 : 1 840k€.

Rue de Silly : aménagement d'un itinéraire cyclable dans le sens nord-sud en 2013 (bande cyclable puis piste cyclable sur trottoir entre Gallieni et RD910). Sécurisation de l'intersection avec le mail Maréchal Juin : création d'un plateau surélevé en 2013 pour sécuriser cette intersection et reprise de l'insertion de la rue de Silly sur l'avenue JB Clément en 2016. Coût des travaux en 2013 : 400k€

Rue Yves Kermen : études en cours entre la RD910 et le Cours Seguin, piste cyclable bidirectionnelle entre Cours Seguin et Emile Zola (éco-quartier), projet de transformer la contre-allée en zone de rencontre entre Emile Zola et Jules Guesde, requalification de la place Jules Guesde en plateau limité à 30km/h, création d'une bande cyclable dans le sens nord sud entre Jules Guesde et Damiens en 2018, projet de prolonger cette bande cyclable jusqu'au pont de Billancourt.

Boulevard Anatole France, boulevard d'Auteuil, Quai du Point du Jour, rue de Sèvres et rue Galliéni : dans le cadre du futur Plan Vélo qui sera élaboré par Grand Paris Seine Ouest, des aménagements sont probables sur ces voiries pour favoriser les mobilités douces et l'apaisement des circulations.

- Sur la commune d'Issy-les-Moulineaux :

Rue du Docteur Lombard et rue Vaudetard : pas de projet ou travaux prévu.

La ville d'Issy-les-Moulineaux souhaite apporter des compléments sur les actions mises en œuvre sur son territoire à savoir :

→ Reprises des revêtements sur la RD150 (boulevard des Frères Voisin), RD69 (boulevard Gallieni), la RD72A (rue Auguste Gervais), la RD76 (rue du Gouverneur Général Eboué).

- Sur la commune de Meudon :

Avenue Robert Schumann – route du Tronchet : pas de projet ou travaux prévu, la route du Tronchet a été rénovée par Grand Paris Seine Ouest en 2018.

Avenue de Villacoublay : pas de projet ou travaux prévu.

Avenue du Général de Gaulle : projet de rénovation de la voirie en 2019.

Avenue Louvois : pas de projet ou travaux prévu.

- Sur la commune de Sèvres :

Rue Pierre Midrin – rue du 8 Mai : pas de projet ou travaux prévu.

Enfin, l'EPT Grand Paris Seine Ouest souhaite que la MGP affiche les modalités et les montants de co-financement des actions auprès des gestionnaires d'infrastructures et des communes/EPT notamment sur l'axe 1 du plan d'actions « Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit » qui comprend :

- La suppression des points noirs du bruit (co-financement avec les gestionnaires d'infrastructures)
- L'apaisement de l'espace public (co-financement avec les communes)
- La protection des équipements accueillant des personnes sensibles (co-financement)
- Les études d'approfondissement des connaissances

LE CONSEIL DE TERRITOIRE

VU le code général des collectivités territoriales et notamment son article L. 5219-5,

VU l'article 12 de la loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM) et l'article 59 de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République,

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L572-1 à L572-11 et ses articles R572-1 à R572-11,

VU le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et l'arrêté interministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

VU 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,

VU la délibération n°CM2018/06/28/08 d'arrêt des cartes stratégiques de bruit du territoire de la métropole du Grand Paris,

VU la délibération n°CM2018/06/28/09 sur le diagnostic acoustique de la métropole du Grand Paris et sur le lancement du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement,

VU la délibération n°CM2019/06/21/02 portant l'arrêt du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris,

VU l'avis de la commission « Développement durable, environnement, espaces verts » en date du 25 septembre 2019,

CONSIDERANT que le bruit dans l'environnement est un sujet de première importance pour les populations au même titre que la pollution de l'air et le réchauffement climatique, dont les sources de nuisances sont souvent communes,

CONSIDERANT que le projet de PPBE de la Métropole est un premier document d'orientation qui se déclinera dans un programme de travail plus précis suite aux réunions de l'instance métropolitaine de coordination dédiée au bruit,

CONSIDERANT que la MGP se donne pour objectif volontariste pour ce PPBE et les suivants d'améliorer de façon perceptible l'environnement sonore des communes afin d'y accroître la qualité de vie des habitants et de diminuer les impacts du bruit sur leur santé,

CONSIDERANT que les actions proposées par la métropole du Grand Paris sont complémentaires de celles des grands gestionnaires d'infrastructures de transport et se focalisent sur les sources de bruit dans l'environnement les plus impactantes,

Le rapporteur entendu,

APRES EN AVOIR DELIBERE

DEMANDE la prise en compte des compléments à apporter au diagnostic du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain (PPBEM) évoqués dans la présente délibération à savoir des précisions et compléments sur la définition des zones à enjeux, la liste des actions connues à ce jour dans les zones à enjeux, ainsi que la liste des actions réalisées et programmées des voies de plus de 3 millions de véhicules / an identifiées,

DEMANDE que soient précisées les modalités et les montants de co-financement des actions auprès des gestionnaires d'infrastructures et des communes/EPT notamment sur l'axe 1 du plan d'actions « Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit »,

DEMANDE que la liste des voies de plus de 3 millions de véhicules / an soit mise à jour dans le cadre des actions du PPBEM,

EMET un avis favorable sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement Métropolitain (PPBEM) sous réserve de prise en compte des compléments demandés dans cette délibération,

APPROUVE la participation de GPSO dans l'instance métropolitaine de dialogue sur le bruit après l'approbation définitive du PPBE prévue en décembre 2019, pour élaborer, en lien avec les communes et les gestionnaires, un programme d'actions et de travaux opérationnel et pluriannuel.

Adopté à l'unanimité

Mmes et MM. les Membres présents ont signé après lecture
Pour extrait conforme
Le Président de l'établissement public territorial

Pierre-Christophe BAGUET
Maire de Boulogne-Billancourt
Vice-Président du Conseil Départemental des Hauts-de-Seine

GRAND
ORLY
SEINE
BIÈVRE

ÉTABLISSEMENT PUBLIC TERRITORIAL
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aérogare cedex

Le 25 septembre 2019

Monsieur Patrick Ollier
Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

Nos réf. : 2019-09-27 – PTER/IL – D1902715
Affaire suivie par : Isabelle LEPERCQ, Directrice Générale Adjointe
Mél. : isabelle.lepercq@grandorlyseinebievre.fr
Tél : 07 64 57 28 95

Objet : Contribution au projet de PPBEm arrêté le 21 juin 2019

P.j. : Contribution de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Monsieur le président,

Pour faire suite au 1er arrêt du PPBEm en conseil métropolitain le 21 juin dernier ainsi qu'à votre courrier du 1er juillet, je souhaite vous faire part de la contribution de l'EPT Grand-Orly Seine Bièvre et des villes du territoire. Nous vous adressons également certains complétements et demandes de modification relatives aux secteurs à enjeux ainsi qu'aux voiries de plus de 3 millions de véhicules par jour. A cet égard, je vous informe que nous sommes favorables à ce que ces dernières soient intégrées à un PPBE unique, comprenant à la fois le PPBE d'agglomération et le PPBE des grandes infrastructures.

Afin de garantir l'efficacité et la cohérence de ce plan et de ses actions, mais aussi anticiper les évolutions à y apporter lors de sa révision, nous insistons fortement sur la nécessité de réunir régulièrement le G12 environnement.

Dans l'attente de votre retour, je vous prie d'agréer, monsieur le président, mes salutations cordiales.

EPT Grand-Orly Seine Bièvre

Le Président

Michel LEPRÊTRE

GRAND ORLY SEINE BIÈVRE

ÉTABLISSEMENT
PUBLIC TERRITORIAL
Bâtiment Askia
11 rue Henri Farman
BP748
94398 Orly aérogare cedex

Conférence des Maires
24 septembre 2019

PLAN METROPOLITAIN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Suivi : Isabelle Lepercq – isabelle.lepercq@grandorlyseinebievre.fr - 07 64 57 28 95
Objet : Contribution au projet de Plan Métropolitain de Prévention du Bruit dans l'Environnement
Pj : Courrier d'Ablon-sur-Seine

1) Contexte

La directive européenne 2002/49/CE prévoit la réalisation, pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants ainsi que pour les grandes infrastructures de transport, d'une cartographie stratégique du bruit et l'élaboration d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Depuis le 1er janvier 2018 la Métropole du Grand Paris (MGP) exerce pour les communes qui la composent la compétence « lutte contre les nuisances sonores ». A ce titre, et en application de la réglementation en vigueur, la MGP a élaboré et adopté en conseil métropolitain le 28 juin 2018 ses cartes stratégiques du bruit et prescrit l'élaboration d'un PPBE, **lequel a fait l'objet d'un 1er arrêt en conseil le 21 juin 2019.**

Le PPBE de la MGP est un PPBE dit d'agglomération, complémentaire des PPBE d'infrastructures que sont chargés de réaliser les services de l'Etat et les conseils départementaux. Sur recommandation du préfet, il est proposé d'intégrer au PBBE d'agglomération les voies communales et intercommunales de plus de 3 millions de véhicules par an.

Le PPBE sera mis en œuvre sur la période 2019-2023 et doit permettre de répondre aux enjeux environnementaux et sanitaires relatifs au bruit dans l'environnement : 15% des métropolitains (soit 1 millions de personnes) sont exposés au-delà des seuils réglementaires et les habitants de la métropole perdraient en moyenne 8 mois de vie en bonne santé. Ce chiffre atteint plus de 42 mois dans certaines communes, notamment celles situées à l'est de l'aéroport d'Orly. Les sources de bruit concernées sont les infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et les activités bruyantes des ICPE.

Suite à ce 1er arrêt, la contribution des maires et présidents de territoire est sollicitée d'ici le 30 septembre. L'adoption définitive du PPBE interviendrait en fin d'année 2019, avec une mise à jour en 2024.

2) Synthèse du PPBE

Le PPBE de la Métropole s'articule autour de 3 axes :

- **Une identification des secteurs à enjeux**

Sur la base des cartes stratégiques du bruit, d'un diagnostic acoustique et des contributions des acteurs, des aires géographiques prioritaires ont été définies. Ces aires sont celles où l'on observe à la fois une multi-exposition au bruit et les impacts sanitaires les plus forts.

Notre territoire est concerné par deux zones à enjeux prioritaires :

- **Le secteur 7 « Vincennes -Charenton »,** pour les communes d'Alfortville, Charenton, Fontenay, Ivry sur Seine, Maisons-Alfort, Montreuil, Paris 12e et 20e, Saint-Mandé, Saint-Maurice, et Vincennes, avec 35 mailles prioritaires identifiées et une double exposition au bruit routier et ferré ;
- **Le secteur 8 « Villeneuve »,** pour les communes d'Ablon, Athis-Mons, Boissy-St-Léger, Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-St-Georges, avec 114 mailles prioritaires et une tripe exposition au bruit routier, ferré et aérien.

Quatre secteurs supplémentaires, fortement impactés par une ou plusieurs infrastructures routières ont été ajouté, dont l'un qui concerne notre territoire :

- **Le secteur D « Porte d'Italie »,** pour les communes de Gentilly, Ivry sur Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Paris 13e et Villejuif, avec 15 mailles prioritaires identifiées

Dans ces secteurs ont été répertoriées les actions en cours ou prévues. La priorisation sur ces secteurs engage à mettre en œuvre des actions localisées, consistant essentiellement en l'installation de protections acoustiques.

Enfin, certains secteurs sont signalés par les collectivités dont :

- Le secteur de l'A6 à Viry-Chatillon et Savigny-sur-Orge
- Le secteur de l'A6 et de l'aéroport d'Orly à Morangis
- Le secteur de Choisy Nord entre l'A86 et les voies ferrées
- Le secteur de l'A106 à Chevilly-Larue
- Le MIN de Rungis

- **Un recueil des actions réalisées et programmées par les gestionnaires d'infrastructures**

Le PPBE recense ici les actions des gestionnaires des grandes infrastructures de transport terrestres, à savoir notamment la SNCF Réseau, la Direction des routes d'Ile de France, et les Conseils départementaux.

Est par ailleurs annexée au présent PPBE la liste des voiries communales et intercommunales de plus de 3 millions de véhicules jour, ainsi que les actions réalisées, programmées ou souhaitées. Cela concerne les communes d'Arcueil, Athis-Mons, Chevilly-Larue, Fresnes, Ivry-sur-Seine, Juvisy, Le Kremlin-Bicêtre, Paray Vieille Poste, Thiais, Valenton, Villejuif, Viry Chatillon, et Vitry-sur-Seine (cf pj tableau voiries).

- **Le plan d'action de la métropole**

Le plan d'action se veut complémentaire de la définition de secteurs à enjeux. Il se structure autour de 3 axes et 13 thématiques et s'appuie sur des financements de type « guichet ».

I. Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit

1. Supprimer des points noirs du bruit : co-financement avec les gestionnaires d'infrastructures
2. Apaiser l'espace public : co-financement d'aménagements avec les communes via le FIM
3. Protéger les équipements accueillant des personnes sensibles : co-financement via le FIM
4. Études d'approfondissement des connaissances

II. Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore

5. Aérien : peser et plaider pour une meilleure intégration au territoire de la Métropole du Grand Paris
6. Logement : intégrer le confort acoustique dans la rénovation de l'habitat
7. Urbanisme : amplifier la prise en compte du sonore via le SCOT*, les PLUi* et les PCAE*
8. Deux-roues motorisés : réduire le bruit des 2RM
9. Chantiers, livraisons et équipements : généraliser les activités à moindres nuisances
10. Concertation : créer une instance métropolitaine de dialogue sur le bruit

III. Mieux partager l'information sur le bruit avec les citoyens

11. Actions : communiquer sur les actions menées par tous les acteurs du bruit
12. Risques : sensibiliser sur les impacts sanitaires du bruit dans l'environnement
13. Plaintes : cartographier les plaintes pour prioriser l'action

3) Contribution de l'EPT au PPBE métropolitain

Le territoire Grand-Orly Seine Bièvre porte l'avis exposé ci-dessous au projet de PPBE métropolitain.

Le sujet des bruits est un véritable enjeu de santé publique qui doit être appréhendé au bon niveau et permettre de prendre en compte la gêne ressentie par les riverains de jour comme de nuit et non uniquement mesurer le niveau sonore. En ce sens, si le législateur prévoit l'obligation d'élaborer un PPBEm, il n'a pas prévu d'obligation de résultat.

Pour ce qui concerne les secteurs à enjeux, le choix a été fait de privilégier les secteurs multi-exposés. Deux secteurs sont en conséquence identifiés sur le territoire du Grand-Orly Seine Bièvre, à savoir le secteur 7 dit de Vincennes- Charenton pour le bruit ferré et routier, et le secteur 8 dit de Villeneuve pour le bruit ferré, routier et aérien. Cependant, certains secteurs, non multi-exposés, sont fortement impactés par le bruit, qu'il soit lié aux infrastructures routières, ferroviaires, ou encore aux grands équipements.

En ce sens, nous revendiquons que soient intégrées au PPBE au sein des secteurs à enjeux, et notamment du secteur 8, les infrastructures suivantes :

- Le tronçon de l'A6 traversant le territoire du nord au sud car bien que l'impact en termes de perte de mois de vie en bonne santé y soit plus faible, le bruit cumulé et les nuisances quotidiennes sont parmi les plus élevés du territoire métropolitain ;
- L'A106, au coté de l'A6 et de l'A86 ;
- La voie départementale D5 et l'A86 pour le secteur de Choisy, avec un cumul de nuisances liées au bruit routier et ferré, ainsi qu'une densité importante de population ;

- Le MIN de Rungis, qui génère, pour les populations avoisinantes, des nuisances importantes, et qui, dans le cadre des projets de développement qu'il va accueillir, ne doit pas occasionner des nuisances supplémentaires pour les riverains ;
- Les voies de chemin de fer empruntées par les RER B, C et D sont également des zones à enjeux du fait de leur proximité aux zones résidentielles. Certains tronçons sont identifiés dans les zones à enjeux, mais il est nécessaire de prendre en compte la totalité des voies de chemin de fer supportant le réseau régional, et les voies supportant un trafic grandes lignes.

Elargir le périmètre d'action parait d'autant plus nécessaire à l'heure où s'ouvrent des réflexions sur l'évolution du périphérique, des autoroutes et des voies structurantes à l'échelle de l'Ile de France. D'autre part, alors que différents schémas stratégiques métropolitains sont en cours d'élaboration (SCOT, PCAEM, Schéma logistique, etc.), il convient de décloisonner les enjeux et les traiter de manière transversale.

Par ailleurs, de nombreux territoires connaissant un important développement urbain – dans le cadre de ZAC et des pôles gares du GPE, notamment – le PPBE doit projeter les nuisances à venir afin de pouvoir anticiper en conséquence certaines actions, notamment de protection (isolation phonique, formes architecturales, etc.). Les solutions acoustiques envisagées doivent également croiser les dispositifs d'aide à la rénovation thermique, pour les bâtiments anciens. Pour ce qui concerne l'aménagement de certains secteurs exposés au bruit, il conviendrait d'ouvrir une réflexion sur de possibles mécanismes de compensation, afin que le renforcement des mesures de prévention et/ou de protection n'entrainent pas le maintien en l'état de ces périmètres ou la constitution de nouvelles friches urbaines. Un dispositif de compensation financière pourrait dans ce cadre permettre à ces secteurs d'évoluer, en accueillant de nouveaux usages, compatibles avec la préservation de la qualité de vie et de l'environnement. Il est nécessaire de porter une attention particulière également, sur les secteurs accueillant des entreprises, situés à proximité de lieux d'habitation, et qui, par leur activité, notamment nocturne, génèrent des nuisances sonores.

De plus, eu égard au plan d'action inscrit au PPBE et des caractéristiques du territoire, plusieurs besoins, en lien avec les nuisances aériennes, doivent être pris en compte :

- Une vigilance constante afin de ne pas exposer davantage les populations au bruit des avions. A cet égard les dispositions déjà existantes doivent être sanctuarisées, à savoir :
    - Un couvre-feu nocturne sur l'aérodrome de Paris-Orly. Le plan d'action du PPBE fait référence à une demande de couvre-feu à partir de 23h au lieu de 23h30 ;
    - Un nombre maximal de créneaux attribuables annuellement sur l'aéroport de Paris-Orly, plafonné à 250 000. Le plan d'action du PPBE fait état d'un éventuel « plafonnement complémentaire ».
      A ce titre, le PPBE mentionne que l'article 50 de la loi PACTE autorise Aéroports de Paris à exploiter l'aéroport de Paris-Orly dans la limite de 200 000 mouvements. C'est l'article 131 de cette même loi qui limite l'activité à 250 000 créneaux, sans faire référence au nombre de mouvements comme indiqué dans l'arrêté de 1994 relatif aux créneaux horaires de l'aéroport d'Orly. Ce dernier document précisant que le nombre maximum de créneaux horaires attribuables par le coordinateur de l'aéroport d'Orly est fixé à 250 000, soit environ 200 000 mouvements ;
    - Le trafic aérien d'Orly doit également être considéré dans le cadre d'une stratégie nationale des transports, nécessaire pour permettre notamment d'orienter le trafic national vers des liaisons ferroviaires lorsque cela est possible.

- Des volumes de protection environnementale (VPE), cadrant l'espace aérien prédéfini qui limitent les dispersions de trajectoires ;
- Des procédures d'atterrissage avec approche en descente continue mises en œuvre à Orly depuis 2010 ;
- L'évolution de la taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA) servant à financer l'insonorisation des logements et bâtiments publics soumis aux nuisances de l'aéroport. Le niveau de prise en charge des travaux pourrait être déplafonné pour atteindre 100% du montant des travaux et le niveau de prise en charge adapté aux situations financières des populations concernées. D'autre part, une réflexion doit être portée sur le niveau sonore des flottes aériennes afin d'engager un cycle plus vertueux au bénéfice de la population et de l'environnement.

- Au regard des perspectives de développement du nombre de passagers, l'activité actuelle ou à venir de l'aéroport d'Orly ne peut s'effectuer sans une recherche impérative de réduction des nuisances et avec la garantie de ne pas en générer de nouvelles :
  - Solidarité et compensation envers les populations et les territoires les plus concernés ;
  - Vigilance particulière concernant l'activité nocturne de l'aéroport, visant à exclure toute dégradation des conditions actuelles des riverains, et une recherche continue de l'amélioration de leur situation ;
  - Efforts de réduction du bruit à la source par l'ensemble des acteurs du transport aérien.
- Enfin, l'EPT revendique le maintien de la participation de maires concernés du territoire au sein de la commission consultative de l'environnement

Les actions de prévention et protection contre les nuisances sonores doivent également inclure l'accompagnement des collectivités dans leur politique de mobilité : aménagement pour les mobilités actives, plan marche, protection des zones calmes, etc. Cela passe par des mesures d'urbanisme (notamment par le biais des documents de planification) mais aussi par un accompagnement concret des collectivités. Les politiques de mobilité participent en effet du report modal et donc de la réduction et prévention du bruit, or celles-ci ne figurent pas dans le PBBE. A cet égard, le territoire Grand-Orly Seine Bièvre porte et/ou encourage plusieurs projets favorisant le report, tels que le plan vélo, le T7 au sud de la plateforme aéroportuaire, le prolongement du T9 jusqu'à l'aéroport de Paris-Orly ainsi que des lignes du métro 10, 14 jusqu'à Morangis (gare multimodale nécessaire) et 18 à l'est.

De manière générale, l'accompagnement des collectivités dans leur politique d'aménagement de l'espace public ne doit pas être conditionnée à un financement par le biais du FIM et d'une politique de guichet. Les espaces publics doivent faire l'objet d'interventions fortes, en fonction de critères collectivement déterminés, avec une logique de rééquilibrage et réparation. De fait, le traitement des espaces publics, à une échelle métropolitaine, ne peut se limiter à des subventions distribuées sans stratégie globale.

A cet égard, il est regrettable que le PPBE ne comporte pas de plan de financement ni d'échéances de mise en œuvre des actions, ce qui ne permet donc pas d'appréhender totalement son efficacité. Si une enveloppe de 100 millions d'euros est annoncée, il n'est pas indiqué de quelle manière seront fléchés ces fonds, alors même que les aménagements destinés à réduire la vitesse et/ou le bruit représentent un coût conséquent. Enfin, la façon dont seront traités les secteurs à enjeux, est difficilement perceptible. A ce titre, il faut veiller à ce que la multiplication des mesures du PPBE métropolitain n'affaiblissent pas les résultats des actions sur les secteurs les plus critiques.

Enfin l'EPT est favorable à ce que les voiries communales et intercommunales de plus de 3 millions de véhicules par jour intègrent le PPBE d'agglomération, avec les compléments précisés dans l'annexe 1 de la présente contribution.

Annexe : Demandes de modifications dans les tableaux des secteurs à enjeux et dans les tableaux répertoriant les voiries de plus de 3 millions de véhicules par jour

Les demandes d'ajouts et modifications sont surlignées en jaune dans le texte.

7 SECTEUR VINCENNES-CHARENTON

Caractéristique : multiexposition route-fer

EPT : Paris (T1), Est Ensemble (T8), Paris Est Marne et Bois (T10), Grand Paris Sud Est Avenir (T11)

Communes concernées : Alfortville, Charenton-le-Pont, Fontenay-sous-Bois, Ivry-sur-Seine, Maisons-Alfort, Montreuil, Paris, St-Mandé, St-Maurice, Vincennes

Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Communes	Actions prévues par le gestionnaire	Actions complémentaires souhaitées par la collectivité
A 4	DiRIF	Charenton-le-Pont, St-Maurice	(1)(2)	
Boulevard périphérique	Ville de Paris	Charenton-le-Pont, Montreuil, Paris 12ème, St-Mandé, Vincennes	(3)(4)(5)	
D 120	CD 94	Vincennes, St-Mandé	(6)	

D 19	CD 94	Alfortville, Maisons-Alfort		
D 6	CD 94	Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort, St-Maurice		
Rue de Seine	Commune (GITT)	Alfortville		
Rue P. Vaillant-Couturier	Commune (GITT)	Alfortville		
Av. de Gravelle	Commune (GITT)	Saint-Maurice	(7)	
Bd de Brandebourg – Place de l'Insurrection	Commune (GITT)	Ivry-sur-Seine	(8)	
Rue Saint-Just	Commune (GITT)	Ivry-sur-Seine	(8)	
RER A	RATP	Fontenay-sous-Bois, St-Mandé, Vincennes	(9)	Traitement du secteur aérien (PPBE commune de St-Mandé)
RER C	SNCF Réseau	Ivry-sur-Seine	(10)(11)	
Faisceau Paris-Lyon	SNCF Réseau	Alfortville, Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort, Paris	(12)	

(1) Hausse d'écrans anti-bruit et isolation de façade à St-Maurice ; pose d'enrobés phoniques au niveau de Charenton et St-Maurice (2018)

(2) Étude de faisabilité de protections phoniques complémentaires

(3) Pose d'enrobés phoniques réalisée porte de Vincennes (jusqu'à l'avenue Daumesnil), programmée porte de Charenton

(4) Écran anti-bruit Bd de Guyane à St-Mandé

(5) Isolations de façade porte de Vincennes

(6) Projet d'aménagement des espaces publics (« projet de ville », Vincennes)

(7) Création de zones 30 *(À CONFIRMER)*

(8) Généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la ville (hors grands axes de transit) et du double sens cyclable

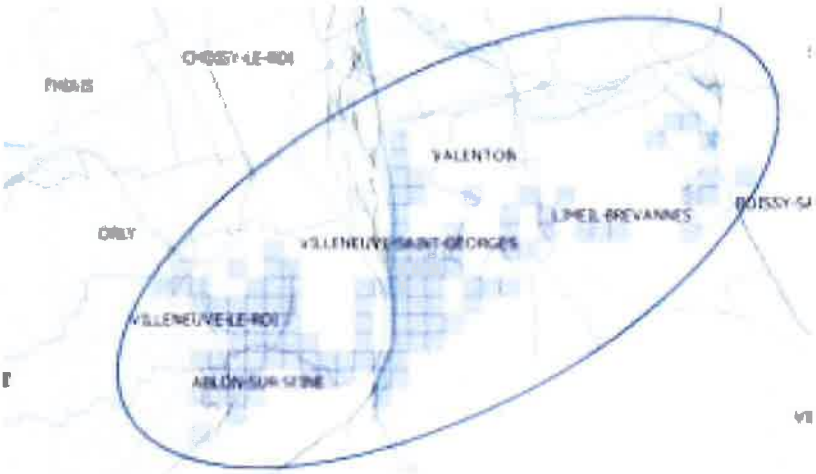
(9) Projet de résorption des nuisances sonores du RER A (convention RATP-État-Région-MGP-communes de Fontenay-sous-Bois et Vincennes)

(10) Mise en place de murs anti-bruit végétalisés et de bâtiments-écrans dans le cadre de l'opération de rénovation urbaine du quartier Gagarine-Truillot

(11) Rénovation du parc roulant à l'horizon 2023

(12) Remplacement du matériel roulant (Regio 2N) à partir de 2019.

8 SECTEUR VILLENEUVE



Caractéristique : multiexposition route-fer- aérien

EPT : Grand Paris Sud Est Avenir (T11), Grand Orly Seine Bièvre (T12)

Communes concernées : Ablon-sur-Seine, Athis-Mons, Boissy-St-Léger, Limeil-Brévannes, Valenton, Villeneuve-le-Roi, Villeneuve-St-Georges

Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Communes	Actions prévues par le gestionnaire	Actions complémentaires souhaitées par la collectivité
RN 6	DiRIF	Villeneuve-St-Georges	(1)	Requalification de la RN6 en boulevard urbain
RD 136	CD 94	Villeneuve-le-Roi	(2)	
RD 229	CD 94	Villeneuve-St-Georges, Valenton, Limeil-B.	(4)	
RD 102	CD 94	Villeneuve-St-Georges, Valenton	(4)	
RD 110	CD 94	Villeneuve-St-Georges, Valenton	(4)	
RN 19	DiRIF	Boissy-St-Léger	(5)	
RER C	SNCF Réseau	Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine	(3)	Pose de murs anti-bruit (commune d'Ablon-sur-Seine)
Faisceau Paris-Lyon	SNCF Réseau	Villeneuve-St-Georges, Choisy-le-Roi, Villeneuve-le-Roi	(6)	Réaménagement du site ferroviaire de Villeneuve Triage et désengorgement de la RD138

RER A	RATP	Boissy-St-Léger		
Aéroport d'Orly	ADP	Villeneuve-St-Georges, Valenton, Limeil-B., Villeneuve-le-Roi, Ablon-sur-Seine, Boissy-St-Léger	(7)(8)	Allongement du couvre-feu d'1h, plafonnement à 200 000 mouvements annuels, allongement de la piste 3, procédures de vol de moindre bruit, accélération du renouvellement de la flotte (contribution de Villeneuve-le-Roi) Aide aux opérations de rénovation urbaine en zones A, B et C des Plans d'Exposition au Bruit (commune d'Ablon-sur-Seine)
D5	CD94	Choisy-le-Roi	(9)	Accompagnement des riverains pour une isolation phonique des bâtiments situés le long de la D5 et de l'A86
A86	DIRIF	Choisy-le-Roi		

(1) Pose de nouveaux enrobés, modération de la vitesse, création d'un carrefour

(2) Requalification de voirie

(3) Partiel : commune d'Ablon-sur-Seine incluse dans le programme 2017-2020 de résorption des PNB ferroviaire par isolation de façade

(4) Mise en service du Téléval (report modal)

(5) Déviation

(6) Renouvellement du matériel roulant : nouvelles rames Régio 2N sur le RER D et le transilien ligne R en 2019

(7) Actions figurant dans les PPBE des grands aéroports franciliens : maitrise de l'urbanisation autour des aéroports (PEB), mise en oeuvre des dispositifs d'aide à l'insonorisation (PGS), mise en place des procédures permettant de réduire le bruit (descente continue, relèvement des altitudes d'approche...), suivi de l'évolution des niveaux de bruit, actions de concertation.

(8) Actions propres à l'aéroport d'Orly : couvre-feu nocturne (récemment confirmé dans la loi PACTE, article 50) ; plafonnement à 250 000 mouvements/an avc objectif de 200 000 (loi PACTE) ; allongement de la piste 3 pour augmenter l'altitude de survol des zones urbaines à l'est de la plateforme (mesure prévue au Contrat de Régulation Economique 2012-2025 d'ADP)

D SECTEUR PORTE D'ITALIE

Infrastructure principale : boulevard périphérique
Autres sources secondaires : autoroute A6b, Bd Masséna, Av de la Porte d'Italie (Paris), voies départementales (CD 94)

EPT : Paris (T1), Grand Orly Seine Bièvre (T12)
Communes concernées : Gentilly, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Paris, Villejuif

Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Communes	Actions prévues par le gestionnaire	Actions complémentaires souhaitées par la collectivité
Boulevard périphérique	Ville de Paris	Gentilly, Ivry-sur-Seine, Le Kremlin-Bicêtre, Paris	(1)	Couverture autour de la porte d'Italie (commune du Kremlin-B.)
Bd Masséna	Ville de Paris	Paris	(2)	
Av de la Porte d'Italie	Ville de Paris	Paris	(2)	
RD 7	CD 94	Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif	(3)	Pose d'enrobés phoniques (commune du Kremlin-B.)
RD 5	CD 94	Ivry-sur-Seine	(3)(5)(6)	
RD 54	CD 94	Ivry-sur-Seine	(4)	
RD 150	CD 94	Le Kremlin-Bicêtre	(3)	Meilleure sécurisation des carrefours (notamment autour de l'école J.Zay et de la crèche ; mise en place d'un radar pédagogique et d'une signalétique forte ;

				pose d'enrobés phoniques (commune du Kremlin-B.)
RD 154	CD 94	Le Kremlin-Bicêtre		Requalification de voirie avec pose d'enrobés phoniques et aménagements de sécurité (commune du Kremlin-B.)
RD 126	CD 94	Le Kremlin-Bicêtre		Traitement de la sortie du tunnel de l'A6b en direction de la porte d'Italie (revêtement, isolation triple vitrage des logements, correction de la réverbération du bruit (commune du Kremlin-B.)
Rue du Général Leclerc	Commune (GITT)	Le Kremlin-Bicêtre		

(1) Pose d'enrobés phoniques

(2) Véhicules électriques en autopartage et 2-roues en libre-service

(3) Requalification de voirie

(4) Généralisation de la limitation de la vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de la ville (hors grands axes de transit) et du double sens cyclable

(5) Mis en service Tram T9 (horizon 2020)

(6) Plan d'aménagement et cahier de prescriptions et recommandations environnementales appliqués dès la conception des opérations d'urbanisme (ZAC du Plateau)

Actions réalisées ou programmées par les communes sur les voies en gestion communale estimées à plus de 3 M de veh/an dans le département du Val de Marne (94) dans le périmètre de la MGP

Commune	Nom voie	Fait partie d'un secteur à enjeu / n°	Identifiée comme infrastructure fortement impactante dans un secteur à enjeu	Bâtiments en dépassement potentiel des valeurs limites	Action réalisée	Action programmée → Type	Action programmée → Calendrier prévisionnel	Action programmée → Coût estimé (si connu)	Action à l'étude / souhaitée
Alfortville	Avenue du Général Malleret			x					
	Chemin Latéral	7		x					
	Chemin de la Déportation			x					
	Place Jean Jaurès			x					
	Place de la Gare			x					
	Rue Joffrin			x					
	Rue Vaillant Couturier	7	x	x					
	Rue Victor Hugo			x					
	Rue de Seine	7	x	x					
	Rue du Président Kennedy			x					
Arcueil	Avenue du Docteur Durand			x		Zone 30	2021	200 000	
	Rue Berthollet			x		Piste cyclable	2021	250 000	
Bonneuil-sur-Marne	Rue Pasteur								
Champigny-sur-Marne	AV DU 11 NOVEMBRE 1918			x					
Charenton	Avenue de Gravelle	7		x					demande reclassement
Chevilly-Larue	AV DU GENERAL DE GAULLE (D160)			x					
	Avenue de la Cité								
	Rue Henri Crette								
Créteil	Avenue François Mitterrand			x					
	Avenue Georges Duhamel			x					

Avenue Jean Baptiste Champeval	x
Avenue Laferriere	x
Avenue de la France Libre	x
Avenue des Petites Haies	
Avenue du Docteur Paul Casalis	x
Avenue du Général Pierre Billotte	x
Avenue du chemin de Mesly	x
Boulevard Jean-Baptiste Oudry	x
PL Pierre Mendes France	
Place Résistance et Déportation	
Place des Alizés	x
Route de la Pompadour	
Rue Cheret	x
Rue Dominique Duvauchelle	
Rue Falkirk	x
Rue Gabriel Péri	x
Rue Henri Matisse	
Rue Juliette Savar	x
Rue Maurice Demenitroux	x
Rue Pasteur Vallery radot	x
Rue Paul François Avet	x
Rue Saint-Simon	x
Rue de Brie	x
Rue de Cotonou	x
Rue de Mesly	x
Rue de Normandie	
Rue de Saussure	x
Rue de la prairie	
Rue des Corbières	x

	Rue des Ecoles			x				
	Rue des Sarrazins			x				
	Rue du Barrage							
	Rue du Moulin			x				
Fontenay-sous-Bois	Avenue Charles Garcia							
	Avenue des Olympiades							
	Avenue du Val de Fontenay							
	Rue Gabriel Perl							
Fresnes	Avenue du Parc des Sports				Plateau ralentisseur			
	Rue Auguste Daix			x	Requalification trottoirs et chaussées			
Ivry-sur-Seine	Boulevard de Brandebourg	7	x	x				
	Place de l'insurrection d'Aout 1944	7	x	x				
	Rue Denis Papin	7		x				
	Rue Ernest Renan	7		x				
	Rue Hoche	D		x				
	Rue Saint Just	7	x	x				
Joinville	Avenue du Président Wilson							
Le Kremlin Bicêtre	AV DE FONTAINEBLEAU, (RD7)	D	x	x				
	Rue Anatole France	D				Réfection du tapis de chaussée	2019	450 k€
	Rue du général Leclerc		x					
Maisons Alfort	Rue Carnot			x				
	Rue Georges Mederic			x				
	Rue Marc Sangnier			x				
	Rue Saint-Simon							
	Rue de Mesly							
Saint Maur des Fossés	Boulevard du Général Ferrie							
	Quai du Port de Créteil							
Saint Maurice	Avenue de Gravelle,	7	x	x				
	Avenue de Verdun	7		x				

	Route de l'Asile National	7						
Thiais	Rue Gustave Leveillé		x					
	Rue Victor Basch		x					
	Rue d'Estienne d'Orves		x					
	Rue de la Résistance		x					
Valenton	Rue Dominique Duvauchelle							
Villejuif	Rue Edouard Vaillant							demande reclassement
	Rue Griffuelhes		x					demande reclassement
	Rue Jules Joffrin		x					demande reclassement
	Rue de Verdun		x	Tapis de chaussée				
Villiers-sur-Marne	Avenue Auguste Rodin				Comptages routiers et mesures de bruit	N.C.	N.C.	
Vitry-sur-Seine	Avenue Lemerle Vetter							
	Avenue Lucien Français							
	Avenue du Colonel Fabien							
	Rue Edouard Tremblay		x					
	Rue Gabriel Peri		x					

Actions réalisées ou programmées par les communes sur les voies en gestion communale estimées à plus de 3 M de veh/an dans le département de l'Essonne (91) dans le périmètre de la MGP

Commune	Nom voie	Fait partie d'un secteur à enjeu / n°	Identifiée comme Infrastructure fortement impactante dans un secteur à enjeu	Bâtiments en dépassement potentiel des valeurs limites	Action réalisée	Action programmée → Type	Action programmée → Calendrier prévisionnel	Action programmée → Coût estimé (si connu)	Action à l'étude / souhaitée
Athis-Mons	Avenue du Bourbonnais								
	Avenue François Mitterrand								
	Avenue Jean-Pierre Benard								
	Quai de l'Industrie								
	Quai de l'Orge								
	Rue de la Montagne de Mons								
	Rue des Pistes								
	Rue du Musée								
	Rue Paul Demange								
Juvisy-sur-Orge	Avenue d'Estienne d'Orves					Réfection chaussée	2021		
	Avenue de la République								
	Grande Rue								
	Quai de l'Industrie								
	Quai Gambetta								
	Quai Jean-Pierre Timbaud								
	Rue Pasteur								
	Rue Piver					Réfection voirie			
	Rue Victor Hugo								
Paray-Vieille-Poste	Avenue de l'Aéroport								
	Avenue de la Gare								
	Avenue de Paris								

	Avenue du Général De Gaulle	
	Avenue Ouest	
	Place Henri Barbusse	Aménagement parvis de la mairie (en cours)
	Place Maxime Vedy	
	Rue de Barcelone	
	Rue Paul Demange	
Viry-Châtillon	Rue Pasteur	

PARIS
TERRES D'ENVOL
Aulnay-sous-Bois / Drancy / Dugny / Le Blanc-Mesnil
Le Bourget / Sevran / Tremblay-en-France / Villepinte

Aulnay-sous-Bois, le 24/09/ 2019

Monsieur Patrick Ollier
Président de la Métropole du Grand Paris

N/Réf. BBZ/.JV./FL /529

OBJET **Avis sur le PPBEM**

Monsieur le Président,

Nous accusons réception de votre courrier du 01/07/2019 dans lequel vous souhaitez recueillir un avis sur le projet de PPBEM au plus tard le 30/09/2019.

Nous voulons tout d'abord saluer l'important travail de récolement des données réalisé par les services de la MGP et leur prestataire pour aboutir à un plan assez large ciblant à la fois des secteurs à enjeux particulièrement visés par la multi exposition au bruit et des mesures plus transverses du Plan d'actions qui viennent compléter l'approche territorialisée.

S'agissant de notre territoire Paris Terres d'Envol, nous avons pris acte de l'ajout de quatre secteurs à enjeux qui n'avaient pas été identifiés dans la première version du projet de PPBEM :

- La gare de triage du Bourget (Drancy, Le Bourget, le Blanc Mesnil) et son expérimentation en cours des dispositifs de freinage moins bruyants ;
- L'accompagnement des riverains des quartiers de la Haie Bertrand et de celui de Marie Laurencin situés en limite de PGS à Villepinte par des isolations de façades programmées
- l'accompagnement au titre du bruit cumulé routier causé par la RD 40 du quartier Marie Laurencin à Villepinte.
- L'accompagnement du quartier du Vieux Pays et de celui des Cottages à Tremblay-en-France du fait du cumul des 2 aéroports par des isolations de façades programmées.

Concernant le premier secteur, nous avons relevé que la MGP était attentive à l'aboutissement de cette expérimentation prévue avant la fin de l'année 2019 et nous souhaitons que cette dernière puisse trouver une mise en œuvre concrète avec l'appui de la MGP d'autant plus que la gare sera aussi impactée par le futur CDG express.

Il conviendrait par ailleurs, d'examiner attentivement le projet de la SNCF et plus particulièrement celui de son Schéma Directeur du RER B sud visant à créer un terminus en gare du Bourget à l'horizon 2022 destiné à améliorer les performances du RER B en situations perturbées.

En effet, ce projet consisterait à créer des voies de garage supplémentaires, sur des parcelles propriétés de la Ville, en connexion directe avec les habitations et les équipements du quartier de la ZAC du Commandant Rolland n°2 alors même qu'au droit de ce site, la SNCF dispose déjà d'un faisceau ferroviaire d'une dizaine de voies.

On peut donc légitimement s'interroger sur la cohérence et la pertinence de ce projet consistant à rapprocher les nuisances ferroviaires des habitations avec l'établissement d'un Plan d'Exposition au Bruit chargé de soutenir et organiser les mesures de nature à limiter et juguler lesdites nuisances.

Nous avons noté avec satisfaction que les deux secteurs suivants étaient déjà inscrits à titre principal dans les programmes du gestionnaire ADP et nous souhaitons que la Métropole accompagne les collectivités pour bénéficier d'une information fluide sur l'état d'avancement de la réalisation des dits travaux à Villepinte et à Tremblay-en-France.

S'agissant plus spécifiquement du quartier Marie Laurencin, multi exposé au bruit aérien et routier du fait de la proximité de la RD 40, nous demandons à la Métropole de soutenir le territoire auprès du Département pour l'inscription effective d'études acoustiques et de travaux dans ses prochains programmes de voirie.

Concernant le CDG express qui va amplifier le bruit ferroviaire du RER B et de la ligne K, nous avons bien noté que, sans faire l'objet explicitement d'un secteur à enjeux, son tracé fera l'objet d'une prise en compte territorialisée au travers d'un corridor de prévention. Nous souhaitons que la Métropole appuie les collectivités en missionnant BRuitParif sur des études complémentaires pour objectiver les mesures de SNCF Réseau et qu'elle soutienne le territoire auprès de SNCF Réseau afin de bénéficier de protections anti-bruit au-delà des points règlementaires comme l'a promis monsieur le Préfet Cadot mais aussi respectueuses des besoins exprimés par les collectivités. Nous vous informons que nous sollicitions collectivement monsieur le Préfet sur ce dossier crucial pour Paris Terres d'Envol.

Concernant plus spécifiquement le Plan d'actions, les élus, vigilants quant à la problématique du Plan de Gêne Sonore (PGS) et des mesures de bruit dans et à proximité immédiate de sa zone 3, ont particulièrement relevé que la possibilité d'indemnisation des travaux d'aide à l'insonorisation puisse être étudiée aux franges des zones de bruit, à défaut de pouvoir mieux articuler le zonage des PEB et des PGS. Cela concerne notamment la commune de Dugny, dont près de la moitié de la population vit en zone D du PEB et qui a déjà sollicité en 2014 un élargissement de la zone 3 du PGS à la zone D du PEB.

De manière globale, les élus de PTE ne peuvent qu'appuyer la MGP dans toutes les démarches qui viseront à faire diminuer le bruit aérien et à protéger les citoyens et notamment la demande faite à ADP d'une Evaluation d'Impact sur la Santé du futur T4.

En conclusion, les élus de Paris Terres d'Envol partagent globalement les 12 mesures du Plan d'actions mais forment le voeux que la Métropole propose dès à présent une stratégie précisant la manière dont ces annonces générales vont se décliner de manière opérationnelle et territorialisée.

Dans l'attente que nos propositions retiennent votre attention, nous vous prions de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de notre considération distinguée.

Etablissement Public Territorial * Paris Terres d'Envol *

Bruno BESCHIZZA
Président de Paris Terres d'Envol
Maire d'Aulnay-sous-Bois

hauts-de-seine
LE DÉPARTEMENT

Pôle Attractivité, Culture et Territoire
Direction des Mobilités

Réf. : 2019-951
Affaire suivie par : Antoine de Brouwer
Tél. : 01 78 14 00 18 - adebrouwer@hauts-de-seine.fr

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

01 JUIL. 2019

Nanterre, le

26 JUIN 2019

Monsieur le Directeur,

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain, vous avez adressé au Département, pour contribution, vos documents « inventaire des actions des gestionnaires » et « secteurs à enjeux ».

Concernant le document « inventaire des actions des gestionnaires », il serait bienvenu, afin d'éviter toute confusion, de distinguer, dans ses tableaux, les actions réalisées, en cours de réalisation et programmées. C'est ce qui, peut-être, a conduit à mentionner à plusieurs reprises dans le document « secteurs à enjeux » que le Département des Hauts-de-Seine prévoit la « pose d'enrobés phoniques sur une centaine de tronçons (sans localisation précise) », alors qu'il s'agit dans son PPBE d'actions réalisées entre 2007 et 2016.

Par ailleurs, le tableau relatif aux infrastructures de transport terrestres du document « inventaire des actions des gestionnaires » n'est pas conforme au PPBE des Hauts-de-Seine qui ne mentionne pas : le développement de SITER à Antony, le réaménagement de la RD 7 à Asnières, celui du rond-point Rhin et Danube (RD 907) à Boulogne-Billancourt, celui de la RD 181 à Chaville, celui de l'avenue Fratacci (RD 150) à Vanves, celui de la RD 76 à Issy-les-Moulineaux, le passage à gabarit réduit de la place Marcel Sembat (RD 910) à Boulogne-Billancourt. De plus, ce tableau attribue au Département des Hauts-de-Seine la réalisation d'un mur anti-bruit à Meudon et Sèvres sur la RN 118, route nationale ne relevant pas des compétences départementales et donc non citée dans le PPBE des Hauts-de-Seine.

Quant au document « secteurs à enjeux », il apparaît que les zones impactées épousent toutes de très grandes infrastructures routières (autoroutes, routes nationales, boulevard périphérique) et/ou des infrastructures ferroviaires ; les routes départementales qui y sont identifiées sont de natures très diverses, la plupart ne relevant pas de zones à enjeu fort dans le PPBE des Hauts-de-Seine, voire ne relevant pas de ce PPBE, car supportant un trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an. Aussi conviendrait-il, dans ce document « secteurs à enjeux », de hiérarchiser plus clairement les infrastructures les plus impactantes et sur lesquelles des actions sont à conduire prioritairement.

Par ailleurs, le document « secteurs à enjeux » recense les actions qui y sont prévues par les gestionnaires des infrastructures concernées : il convient de noter que le PPBE des Hauts-de-Seine prévoit, certes, la mise en œuvre d'actions prioritairement dans les zones identifiées à « enjeu fort » d'un point de vue des nuisances sonores, mais cela n'exclut toutefois pas que les autres zones puissent également en bénéficier.

Ainsi, le document « secteurs à enjeux » ne devrait faire figurer aucune route départementale des Hauts-de-Seine avec la mention « aucune action de la part du gestionnaire » car toutes les actions, en dehors des actions localisées (développement des transports en commun et mesures acoustiques sur les zones à enjeu fort), sont susceptibles d'être déployées sur toutes les routes départementales, quelle que soit la catégorie de zone à enjeu (fort, moyen ou faible) dont elles relèvent. Le document « secteurs à enjeux » est donc à modifier en conséquence.

A cette fin, je rappelle ici les actions prévues par le PPBE des Hauts-de-Seine concernant directement la voirie :

- participation au développement des transports en commun (prolongements de la ligne de tramway T1 à Asnières et Colombes d'une part et à Nanterre et Rueil-Malmaison d'autre part, création de la ligne de tramway T10 entre Antony et Clamart, prolongement des lignes de métro 4 et 14, prolongement de la ligne du RER E, création du Grand Paris Express),
- contribution annuelle au budget du STIF et financement de son matériel roulant,
- réaménagement de routes départementales, dont celles soumises à études d'impact, notamment acoustique,
- développement et extension de SITER (système de fluidification du trafic),
- renouvellement des revêtements de chaussée avec utilisation d'enrobé phonique le cas échéant,
- mesures acoustiques avant et après travaux d'enrobés phoniques sur les grands axes routiers et les zones à enjeu fort identifiées dans le PPBE,
- élaboration d'un programme d'aménagements routiers en lien avec les zones à enjeu forts du PPBE,
- partage de l'espace public avec la mise en œuvre du programme de mise en accessibilité des arrêts des lignes d'autobus aux usagers de fauteuils roulants. Il est à noter que celui-ci est désormais achevé et que le Département a engagé en 2017 la mise en accessibilité des traversées de chaussées et des cheminements piétons sur les routes départementales,
- aménagement de l'espace public en redistribuant l'espace piéton et cyclable,
- développement de l'offre de circulations douces.

Je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de ma considération distinguée.

Pierre-Yves Guice

Directeur général adjoint
Responsable du Pôle Attractivité,
Culture et Territoire

Monsieur Nicolas Rolland
Directeur de l'environnement et du développement durable
Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès-France
75013 Paris

VAL de MARNE
Département utile

Délégation générale au développement durable
Affaire suivie par
Marie GUGLIELMETTI
courriel : marie.guglielmetti@valdemarne.fr
tél. : 01 49 56 86.32
réf. : 2019-100 / DDD
Elise : 19-03-1340-A

Monsieur Patrick OLLIER
Président
Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

30 AOUT 2019

Créteil, le 28 AOUT 2019

Monsieur le Président,

Par courrier en date du 18 juillet, vous m'adressez le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) métropolitain, approuvé le 21 juin 2019.

Le Département du Val-de-Marne, en sa qualité de gestionnaire d'infrastructures concernées par le Plan, rendra un avis sur ce projet lors de la séance du Conseil départemental du 14 octobre prochain. La séance du Conseil de septembre étant réservé à l'audition du Préfet.

Les services départementaux vous feront parvenir avant le 30 septembre, comme vous le demandez, les informations permettant de compléter ce document.

Je vous prie de bien vouloir agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le Président du Conseil départemental,

Pour le Président du Conseil départemental
et par délégation
le Vice-Président

Christian METAIRIE

Consultation du Conseil Départemental du Val-de-Marne en tant que gestionnaire d'infrastructure sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris 2019-2023

Partie 3 : Inventaire des actions réalisées et programmées

En complément des informations transmises par le Département du Val-de-Marne à la Métropole du Grand Paris en date du 26/11/2018, il conviendrait d'ajouter page 45 :

- Traitement acoustique du RER A sur Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois : participation du Département du Val-de-Marne à hauteur de 12,5% du montant des études et travaux
- Plan de Déplacement du Val-de-Marne adopté en janvier 2019
- Participation financière (50 000 €) et technique du Département à la consultation internationale sur les routes du futur (réseau autoroutier, boulevard périphérique, voies rapides ou structurantes), qui vise à penser l'évolution du réseau aujourd'hui pour en améliorer le fonctionnement, l'insertion dans son environnement et réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes

Partie 4 : sélection des secteurs à traiter

Il conviendrait d'améliorer la lisibilité de la cartographie des secteurs identifiés, de mieux identifier les tronçons concernés, et de faire figurer les réseaux de transport terrestre avec leur numérotation (réseaux routiers et ferrés).

Les opérations réalisées et prévues par le CD94 et détaillées ci-dessous, devront figurer en vert très clair.

Secteur multi-exposé de Vincennes-Charenton (7) page 66

Infrastructure impactante	Gestionnaire	Communes	Actions réalisées et prévues
D120	CD94	Vincennes, Saint-Mandé	Réfection de tapis (réalisée en 2010 pour 106 k€) Projet d'aménagement des espaces publics (« projet de ville » Vincennes), prévu en 2019-2020, participation du CD94 : 400 000 €
D19	CD94	Alfortville, Maisons-Alfort	Requalification de voirie (réalisée en2015-2019 pour 13.7 M€) Réfection de tapis (prévu en 2019 pour 100 k€)
D6	CD94	Charenton-le-Pont, Maisons-Alfort, Saint-Maurice	Réfection de tapis + plateau surélevé (réalisés en 2014-2016 pour 2.3 M€) Réfection de tapis (prévu en 2019 pour 130 k€)

Secteur multi-exposé de Villeneuve (8) page 68

Infrastructure impactante	Gestionnaire	Communes	Actions réalisées et prévues
D229	CD94	VSG, Valenton, Limeil-Brévannes	Requalification de voirie + réfection de tapis (réalisées en 2010-2016 pour 3.4 M€) Création d'une zone 30 (prévue en 2021 av. de Valenton et av. Carnot pour 2.4 M€)
D102	CD94	VSG, Valenton	Piste cyclable + réfection de tapis (réalisé en 2014-2016 pour 1.1 M€)
D110	CD94	VSG, Valenton	Travaux pour modes actifs (réalisés en 2011 pour 1.3 M€)
Téléval (câble A)	STIF	VSG, Valenton, Limeil-Brévannes, Créteil	Mise en service prévue pour 2022 (participation du CD94 : 39 M€)

Secteurs fortement impactés par une ou plusieurs infrastructures routières (secteur D Porte d'Italie)

Renommer RD54 par RD154 à la page 75.

Infrastructure impactante	Gestionnaire	Communes	Actions réalisées et prévues
RD7	CD94	Le Kremlin-Bicêtre, Villejuif	Requalification de voirie (réalisée en 2012-2014 pour 45.5 M€) Réfection de tapis de l'av. de Paris, voies basses (prévue en 2019 pour 285 k€)
RD5	CD94	Ivry-sur-seine	Mise en place du tramway T9 (de 2018 à 2020 ; montant à déterminer)
RD154	CD94	Ivry-sur-seine	Aménagement modes actifs en aval du pont Mandela (réalisé en 2017 pour 239 k€ et prévu en 2019 pour 180 k€) Requalification avec pistes cyclables du pont Mandela (prévue en 2020/2021 pour 13.5 M€)
RD150	CD94	Le Kremlin-Bicêtre, Gentilly	Réfection tapis (prévue en 2020 pour 535 k€)
RD154	CD94	Le Kremlin-Bicêtre	Réfection tapis (réalisée en 2017 pour 371 k€)
RD126	CD94	Le Kremlin-Bicêtre	Requalification de voirie lors de la couverture A6b (réalise en 2012 pour 30 M€)

Secteurs signalés par les collectivités qui n'apparaissent pas dans les deux premières catégories

La route départementale D203 est signalée par la commune de Villiers-sur-Marne avec une demande d'aménagement de voirie pour limiter le bruit routier (p.79). Elle souhaite « la création d'une zone de rencontre après rétrocession à la commune du tronçon entre le rond-point et la rue Claude Trotin. »

Cet axe n'est pas considéré comme prioritaire par le Département du Val-de-Marne, d'après le diagnostic territorial réalisé par Bruitparif en juin 2019 et sur lequel s'appuie le PPBE 2019 du réseau routier départemental du Val-de-Marne.

Le Département a en effet travaillé à une nouvelle priorisation des secteurs comportant les RD les plus impactantes et les croisera avec la programmation de travaux à venir.

En terme de trafic, cet axe routier supporte environ 6 000 véh/j (trafic moyen journalier ou TMJA en 2017).

Partie 5 : plan d'action de la Métropole du Grand Paris

1) Mieux agir pour réduire l'exposition au bruit

1.2. Apaiser l'espace public ; co-financement avec les communes et les établissements publics territoriaux via le FIM

Il conviendrait que la Métropole s'engage à aider également les départements qui ont aussi des projets d'aménagement allant dans le sens de l'apaisement de l'espace public. En effet, le Département mène une politique ambitieuse en matière de report modal et veut amplifier le développement des alternatives aux véhicules et poids lourds, au profit de transports moins polluants, plus durables et moins consommateurs d'espace public (mesure du PPBE 2019 du CD94). Le Département cherche notamment à lutter contre l'insécurité routière en apaisant la voirie (plateaux surélevés, création de zones 30). Il porte une nouvelle vision de la voirie départementale, qui ne doit plus être uniquement un support de flux mais un espace d'urbanité et de cohésion sociale : un espace public à vivre. Afin de faire évoluer l'espace public, le Département cherchera à intégrer l'ambiance sonore comme un des critères de qualité de cet espace.

p.82 « La Métropole s'engage à aider les communes et les établissements publics et les départements qui ont des projets d'aménagement allant dans ce sens à financer une partie des travaux. Cela peut concerner l'installation de protections phoniques liées au bruit des infrastructures terrestres, le développement de zones 30, de zones piétonnes ou de pistes cyclables, la transformation d'une voie rapide en boulevard urbain, la création de zones calmes, etc. »

2) Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore

Le Conseil départemental du Val-de-Marne partage les propositions de la MPG en faveur de la protection des riveraines de l'aéroport d'Orly. Il poursuit le **travail autour du pôle d'Orly** initié de longue date avec le Département de l'Essonne et a relancé un espace de débat et de concertation à l'échelle du Pôle d'Orly début 2019, autour des enjeux de réduction des inégalités territoriales liées à l'emploi, à la mobilité et à l'environnement (mesure du PPBE 2019 du CD94).

Annexe 4 : renseignements fournis par les gestionnaires

En complément des informations transmises par le Département du Val-de-Marne à la Métropole du Grand Paris en date du 26/11/2018, il conviendrait d'ajouter page 102 :

- Traitement acoustique du RER A sur Saint-Mandé, Vincennes et Fontenay-sous-Bois : participation du Département du Val-de-Marne à hauteur de 12,5% du montant des études et travaux
- Plan de Déplacement du Val-de-Marne adopté en janvier 2019
- Participation financière (50 000 €) et technique du Département à la consultation internationale sur les routes du futur (réseau autoroutier, boulevard périphérique, voies rapides ou structurantes), qui vise à penser l'évolution du réseau aujourd'hui pour en améliorer le fonctionnement, l'insertion dans son environnement et réduire les nuisances sonores et la pollution générées par le trafic sur ces axes

Annexe 5 : synthèse des principaux secteurs à enjeux identifiés dans les PPBE des grandes infrastructures de transport terrestre de 1ère et 2ème échéance

La liste des secteurs routiers indiquée en page 106 ne correspond pas à celle figurant dans le PPBE CD94 de 2014 (voir p.20).

Le Département du Val-de-Marne avait, en 2014 retenu tous les axes routiers départementaux dont la densité de population riveraine en situation de surexposition était supérieure à 1 000 personnes/km, sur la base des cartes de 2ème échéance (43 zones prioritaires identifiées).

Annexe 6 : Actions réalisées et programmées par les gestionnaires de grandes infrastructures de transport terrestre figurant dans les PPBE (p.111)

Il conviendrait de reprendre les actions réalisées et à venir qui figureront dans le PPBE 2019 du réseau routier départemental du Val-de-Marne (voir bilan chiffré joint)

Localisation	Type d'action	Echéances
Ensemble du département	Actualisation du Plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM)	2019
	Actualisation du Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC)	2019
	Actualisation de PPBE du réseau routier départemental	2019
	Transports en commun :	
	Extension métro 8 ; tramway T7 ; Bus à haut niveau de service ligne 393 ; TCSP RD19, RD5 ; amélioration lignes bus dont 103, 172, 187, 308, J1, J2 *Financement CD94 : 574 M€ TTC*	2019
	Téléval, Altival, Tzen5, T9, RD7 *Financement CD94 : 270 M€ HT*	2024
	Apaiser et sécuriser les déplacements : *Financement CD94 : 9 M€ TTC*	2019
	Financement CD94 : 19 M€ TTC	2024
	Modes actifs : *Financement CD94 : 44 M€ TTC*	2019
	Financement CD94 : 4 M€ TTC	2024
	Réfection de tapis : *Financement CD94 : 35 M€ TTC*	2019
	Financement CD94 : 35 M€ TTC	2024
	Requalification de voirie : *Financement CD94 : 153 M€ TTC*	2019
	Financement CD94 : 23 M€ TTC	2024

val d'oise
le département

Direction Générale Adjointe
Chargée de l'Aménagement du Territoire

D19-DR-3609

Affaire suivie par : Vincent CHAS
Tél : 01 34 25 39 38
Courriel : vincent.chas@valdoise.fr

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

03 SEP. 2019

Cergy, le 29 AOUT 2019

Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, de la Métropole du Grand Paris

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier daté du 18 juillet 2019, relatif au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris.

Ce PPBE concerne le Département du Val d'Oise en tant que gestionnaire des routes départementales (RD) situées sur le territoire de la commune d'Argenteuil.

Le département est susceptible d'intervenir en fonction des niveaux d'intensité sonore mesurés sur site et des caractéristiques des voies concernées, sous la forme de trois types d'actions :

- réalisation de revêtement de chaussée constitué d'enrobés peu bruyants,
- aménagement d'écrans ou de merlons de protections phoniques,
- mise en œuvre de plans de circulation en liaison avec la commune concernée.

Les prévisions de travaux sur ce secteur, qui vous ont été adressées le 16 octobre 2018 (courrier réf n°D18-DR-4782), sont prises en compte dans le document reçu (pages n°54 et 56) .

Au vu de l'ensemble des dispositions contenues dans le projet de PPBE, celui-ci n'appelle pas d'observation particulière de ma part.

Mes services restent à votre disposition pour participer aux démarches de réduction des niveaux de bruit routier qui pourront être engagées dans le cadre du futur PPBE de la Métropole du Grand Paris, et en particulier des réaménagements de voiries susceptibles d'abaisser la vitesse des véhicules et des renouvellements de revêtements routiers permettant d'atténuer les émissions de bruit de roulement.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Directeur Général Adjoint
Chargé de l'Aménagement du Territoire

Jean-Claude POUTOUX

Copie : STR-RSVM, DEDD

Conseil départemental du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 76 58
fax : 01 34 25 76 59
communication@valdoise.fr
www.valdoise.fr

val d'oise
le département

Direction Générale Adjointe
Chargée de l'Aménagement du Territoire

Cergy, le 16 OCT. 2018

D18-DR-4782

Affaire suivie par : Vincent CHAS
Tél : 01 34 25 39 38
Courriel : vincent.chas@valdoise.fr

Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 PARIS CEDEX 13

Objet : Projet d'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, de la Métropole du Grand Paris.

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier daté du 6 septembre 2018, relatif au projet d'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris

En qualité de gestionnaire d'infrastructures départementales, le Département du Val d'Oise est concerné par les Routes Départementales (RD) situées sur le territoire de la commune d'Argenteuil.

Les interventions sur RD sont envisagées en fonction des niveaux d'intensité sonore et des caractéristiques des sites concernés, sous la forme de trois types d'actions permettant d'atténuer les niveaux de bruit routier :

- réalisation de revêtement de chaussée constitué d'enrobés peu bruyants,
- aménagement d'écrans ou merlons de protections phoniques,
- mise en œuvre de plans de circulation en liaison avec la commune concernée.

Conformément à votre demande, je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint un état récapitulatif des opérations déjà réalisées ou envisagées à court terme sur ce territoire, concernant des réaménagements routiers susceptibles d'abaisser la vitesse des véhicules et des renouvellement de revêtements routiers permettant d'atténuer les émissions de bruit de roulement.

Je souhaite que ces données répondent au mieux à votre demande et reste à votre disposition, ainsi que mes services, pour toutes précisions complémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments distingués.

Le Directeur Général Adjoint
Chargé de l'Aménagement du Territoire

Jean-Claude POUTOUX

PJ : liste des opérations d'aménagement routier, réalisées ou envisagées à court terme, secteur Argenteuil

Conseil départemental du Val d'Oise
2 avenue du Parc
CS 20201 CERGY
95032 CERGY PONTOISE CEDEX

tél. : 01 34 25 76 58
fax : 01 34 25 76 59
communication@valdoise.fr
www.valdoise.fr

Essonne
LE DÉPARTEMENT
— TERRE D'AVENIRS —

La Vice-présidente

Monsieur Patrick OLLIER
Ancien Ministre
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
CS 81411
75646 Paris CEDEX 13

Evry-Courcouronnes, le 30/09/2019

Monsieur le Président,

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la Métropole du Grand Paris a élaboré un projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) sur son territoire.

Par lettre du 18 Juillet 2019, vous m'avez fait parvenir votre projet et je vous en remercie.

Je vous prie de bien vouloir trouver en pièce jointe les observations que le Conseil départemental peut émettre à ce jour sur votre projet.

Je tenais à vous indiquer notamment que votre projet ne semble pas prendre pas en compte les nuisances sonores dues aux activités bruyantes des ICPE soumises à autorisation (installations classées pour la protection de l'environnement).

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes salutations distinguées.

Pour le Président et par délégation,

Brigitte Vermillet
Vice-présidente déléguée à la transition écologique et à la croissance verte

Le courrier doit être adressé
à Monsieur le Président
du Conseil départemental

Hôtel du Département
Boulevard de France
91012 Évry cedex

Tél. : 01 60 91 91 91
Fax : 01 60 91 91 77

PJ : 2

Affaire suivie par : Déborah GERALD - MDD - Tél : 01 60 91 96 94 -

La contribution des transports en commun dans la lutte anti-bruit

En ce qui concerne les transports en commun, la ligne de tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge participe à la constitution d'un réseau maillé de transports collectifs en site propre. L'objectif est de favoriser l'utilisation des transports collectifs sur l'axe RN7 régulièrement saturé, de desservir les zones d'emplois d'Orly, de Rungis et de Thiais et de donner une dimension urbaine à la RN7 sur la section concernée par le tramway.

Une autre ligne de tramway, la ligne T7, doit subir une extension de la gare de Villejuif – Athis-Mons jusqu'à la gare de Juvisy-sur-Orge, pour pouvoir joindre plus facilement le grand pôle intermodal de Juvisy-sur-Orge.

Le projet pour la ligne de bus 402 vise à réaliser un bus à haut niveau de service tout en garantissant l'évolution vers un mode tramway à plus long terme entre Viry-Châtillon « La Treille » et la gare RER de Corbeil-Essonnes et à plus long terme Le Coudray-Montceaux.

Contribuer à l'amélioration des nuisances de l'aérodrome d'Orly

En ce qui concerne plus particulièrement l'aéroport d'Orly, les communes essonniennes de l'établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre situées sous les trajectoires sont apparues comme les plus exposées.

La Métropole du Grand Paris participe aux instances de suivi et de surveillance du bruit aérien pour l'aéroport de Paris-Orly.

Par rapport à l'aéroport d'Orly, plusieurs actions complémentaires sont souhaitées par la collectivité :

- un allongement du couvre-feu d'une heure,
- un plafonnement à 200 000 mouvements annuels,
- un allongement de la piste 3,
- des procédures de vol de moindre bruit,
- l'accélération du renouvellement de la flotte (contribution de Villeneuve-le-Roi)
- l'aide aux opérations de rénovation urbaine en zone A, B et C des Plans d'Exposition au Bruit (commune d'Ablon-sur-Seine)

Dans son plan d'action, la Métropole demande que, pour l'aéroport d'Orly, un couvre-feu à partir de 23h au lieu de 23h30, un plafonnement complémentaire, une interdiction des avions le plus bruyant, des décollages vers les zones moins peuplées, un contrôle plus strict des infractions, une tarification modulaire selon l'aéronef et l'horaire, etc.

Le Conseil départemental de l'Essonne, le Conseil départemental du Val-de-Marne et l'Aéroport de Paris ont organisé, en 2019, les Assises d'Orly dont l'objectif étaient de réunir les différents acteurs du secteur afin de concilier développement économique et social du pôle et enjeux environnementaux. Plusieurs propositions en résultent (document en annexe).

Le Conseil départemental de l'Essonne soutient BruitParif pour la poursuite des études sur les impacts du bruit en Ile de France et le suivi des nuisances sonores des aérodromes franciliens.

Prise en compte des infrastructures routières en Essonne

En ce qui concerne le transport routier, une liste des voies en gestion communale dépassant le seuil de 3 millions de véhicules par an a été établit. En Essonne, les communes impactées sont Athis-Mons, Juvisy-sur-Orge, Paray-Vieille-Poste et Viry-Châtillon.

En tant que personne publique associée, le Département veille à ce que ces informations soient bien prises en compte dans les documents d'urbanisme communaux et supra-communaux.

Dans le périmètre de la Métropole, plusieurs bâtiments départementaux ont été identifiés comme surexposés au bruit suite à la publication par la Préfecture de l'Essonne des cartes stratégiques de bruit en 2018. Parmi ceux-ci, la PMI d'Athis-Mons est exposée au bruit de la RN 7, le collège de Pierre Ronsard à Paray-Vieille-Poste est exposé à la route départementale 118 et, la PMI et le CDPS de Juvisy-sur-Orge sont exposés à une route départementale 931 ainsi qu'à l'aéroport d'Orly.

Dans le cadre de la révision en cours du PPBE des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules/an, les habitants surexposés au bruit de la RN7 et de la RN20 seront considérées dans le cadre des projets de réaménagement et de requalification d'envergure de ces infrastructures. L'objectif du Département sera d'apporter une attention particulière et de suivre de façon précise les études acoustiques qui pourraient être menées dans ces deux programmes, afin de résoudre les situations de surexposition.

En ce qui concerne plus particulièrement la RN7, plusieurs tronçons de plus de 3 millions de véhicules/an sont considérés comme prioritaires : Viry-Châtillon (2 sites), à Juvisy-sur-Orge (1 site), à Athis-Mons (2 sites), et, à Viry-Châtillon et Grigny (1 site).

Un projet de requalification de la RN7 est engagé. Le schéma de référence de la RN7 propose la création d'un site propre de transport en commun à usage mixte, c'est-à-dire la réalisation d'une infrastructure qui pourra être support de différentes lignes de transport. Cette étude a été complétée par des études foncières et de faisabilité urbaine au cours des années 2013 et 2014.

Le tableau ci-dessous montre le nombre de citoyen dépassent le seuil d'exposition au bruit dû à la RN7, ainsi que leur localisation :

Commune	Nombre d'habitant
Athis-Mons	658
Juvisy-sur-Orge	456
Paray-Vieille-Poste	343
Viry-Châtillon	894

Au sein de la Métropole, des tronçons d'autres routes départementales de plus de 3 millions de véhicules/an sont en conflit prioritaire : la RD 931 à la hauteur de Juvisy-sur-Orge (2 sites), la RD 25 à la hauteur de Savigny-sur-Orge (4 sites) et la RD 118 à la hauteur de Morangis (1 site) et de Paray-Vieille-Poste et d'Athis-Mons (1 site).

Pour le cumul de tous les transports

Commune	Nombre de mois de vie en bonne santé perdue par individu au cours d'une vie entière par commune	Nombre d'année de vie en bonne santé perdue par an par commune
Athis-Mons	Entre 12 et 15 mois	Entre 400 et 500 années
Juvisy-sur-Orge	Entre 12 et 15 mois	Entre 100 et 250 années
Morangis	Entre 6 et 9 mois	Entre 400 et 500 années
Paray-Vieille-Poste	Entre 15 et 18 mois	Entre 100 et 250 années
Savigny sur Orge	Entre 9 et 12 mois	Entre 100 et 250 années
Viry-Châtillon	Entre 6 et 9 mois	Entre 250 et 400 années

Essonne
LE DÉPARTEMENT
— TERRE D'AVENIRS —

Contribution du Conseil départemental de l'Essonne aux Assises du transport aérien pour concilier les enjeux économiques et environnementaux autour du Pôle d'Orly

Le 20 mars 2018, vous avez ouvert les Assises nationales du transport aérien afin de mener une réflexion collective autour des grands enjeux du secteur, avec pour objectif de faire du transport aérien français un secteur plus compétitif, respectueux de l'environnement, innovant et socialement performant.

Le transport aérien au niveau de l'aéroport d'Orly est un secteur très important pour l'économie, l'emploi et l'attractivité de l'Essonne.

Aéroport de Paris tient ainsi une place centrale au sein du territoire, d'une part en tant qu'acteur économique majeur sur un secteur en croissance et créateur d'emplois, et d'autre part en tant que 1er propriétaire foncier privé d'Île-de-France et exploitant aéroportuaire dont l'activité génère de nombreuses problématiques environnementales.

En effet, l'aéroport d'Orly, 2nd aéroport français et 11ème européen, spécialisé dans le trafic point-à-point vers des destinations en France métropolitaine et international dispose de trois pistes avec une capacité de programmation de 76 mouvements par heure. L'aéroport a accueilli 31,3M de passagers en 2016 et 32M en 2017 (+2,6%) avec 230 000 mouvements d'avions. L'objectif pour ADP étant d'augmenter la capacité de Paris-Orly afin d'accueillir 32,5 millions de passagers en 2020.

La poursuite de cet objectif se doit néanmoins de concilier qualité du cadre de vie, développement économique de la plateforme et plus largement de l'ensemble du pôle d'Orly, préservation de l'environnement et enfin gestion partenariale.

Toutefois, les problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique qu'engendre ce transport aérien sont de plus en plus prégnantes en Essonne, tant sur les riverains directs de la plate-forme d'Orly, mais aussi sur les habitants des territoires plus éloignés du Sud du département.

Tout en affirmant le rôle primordial du pôle d'Orly en matière de développement économique sur le territoire, le Département s'inquiète des atteintes potentielles à la santé publique, ainsi que la dégradation et la dépréciation du cadre de vie des riverains survolés, son objectif étant de pouvoir concilier les enjeux économiques et environnementaux autour du Pôle d'Orly. Le Département s'inquiète également de la dérégulation potentielle du trafic autour de cet aéroport urbain.

1. Les demandes concernant le volet territorial

⇨ Améliorer l'accessibilité de la plateforme aéroportuaire pour les salariés essonniens et développer un véritable hub multimodal d'échelle régionale et nationale

Au regard des nombreux projets de développement attendus sur le pôle d'Orly et du déficit actuel d'accessibilité, le Département prône depuis plusieurs années une amélioration des transports collectifs, au service non seulement des usagers de l'aéroport et des quartiers d'affaires, mais également des habitants et des salariés essonniens.

L'enjeu est autant de connecter les grands équipements et pôles économiques (MIN, aérogares, gare TGV...) que de permettre aux populations de disposer enfin d'une desserte fine de leur territoire et d'un réseau performant pour accéder aux différentes zones d'emploi d'Orly, aujourd'hui peu accessibles, notamment depuis le centre Essonne.

Les aéroports franciliens jouent désormais un rôle croissant de pôle d'échange intermodal à l'échelle régionale ; rôle qui sera renforcé avec la mise en service du réseau Grand Paris Express. Ils sont aujourd'hui largement ancrés dans leurs territoires d'accueil en dépassant leur fonction initiale de grandes infrastructures de transport implantées sur des emprises foncières étendues.

La création d'une gare TGV à Orly doit favoriser la complémentarité des modes de déplacement et donc le report des vols nationaux au profit du TGV, permettant ainsi de libérer des créneaux pour des longs et moyens courriers.

⇨ Valoriser les ressources du tissu économique et rapprocher les habitants de l'emploi

Les emplois de la plateforme aéroportuaire sont en majorité occupés par des essonnien (43 %), si bien qu'Orly représente un pôle d'emplois majeur pour le département.

Toutefois, le nombre de demandeurs d'emploi demeure élevé au sein du territoire environnant en raison d'un problème d'inadéquation entre les postes proposés et les qualifications des demandeurs d'emploi mais aussi d'accès physique aux zones d'activités. Cette situation anormale appelle une action résolue des pouvoirs publics et des milieux économiques afin d'apporter des réponses aux attentes des populations du territoire.

Afin de renforcer les liens entre la plateforme aéroportuaire et le territoire, les initiatives entre les élus locaux et départementaux et Aéroports de Paris se sont accrus : engagements pour l'emploi, la formation et l'insertion sociale des populations, notamment des quartiers prioritaires de la politique de la Ville, travail avec les PME et TPE locales, innovation avec les start-up, synergies pour développer l'activité fret, etc..

Par ailleurs, le pôle d'Orly joue pour l'Essonne un rôle de porte d'entrée/sortie vers la longue distance, aussi bien pour les biens (fonctions logistiques) que pour les personnes (aéroport). La préservation du bon fonctionnement de ce débouché est capitale, aussi bien pour la compétitivité de l'économie productive locale (entrée/sortie de marchandises) que pour l'attractivité de son offre touristique.

La concentration d'activités de grande envergure sur le territoire a ainsi permis de stimuler une dynamique de pôle et un phénomène de développement induit avec l'implantation d'activités complémentaires, comme la logistique et les services. Ainsi, le volume global des emplois de l'aéroport serait de 88 000 emplois salariés, dont 28 000 emplois directs et près de 50 000 emplois indirects et induits, soit 2,1 % de l'emploi salarié francilien.

Enfin, rappelons que près de 4 % du fret aérien français a transité par cet aéroport et au total l'activité économique générée par cet aéroport s'est élevée à 8 milliards d'euros de valeur ajoutée, soit 1,5 % du PIB régional.

Le Départements souhaite que emplois liés à l'activité aéroportuaire (directs ou induits) bénéficient de façon accrue aux essonniens. Des actions particulières sont à mener pour par exemple augmenter et diversifier l'offre de formation en lien avec les métiers présents et renforcer le niveau de qualification des actifs locaux ou favoriser la responsabilité sociale des entreprises avec, par exemple, l'ajout de clauses sociales dans les marchés mais également de clauses d'insertion pour l'emploi de publics en difficulté.

2. Les demandes concernant le volet environnemental

⇨ Les restrictions d'exploitation de l'aéroport d'Orly

Le couvre-feu d'Orly se base sur une décision ministérielle du 4 avril 1968 (aucun atterrissage entre 23h30 et 06h15 et aucun décollage entre 23h15 et 06h00). Cette restriction représente une période de 6 heures 30 de calme, alors que l'OMS préconise une période de calme de 8 heures. Plusieurs études montrent que cette durée de 8 heures pourrait être atteinte sans trop de difficultés et l'ACNUSA n'est pas défavorable à un allongement de la durée du couvre-feu.

Le Département souhaiterait que soit étudié l'allongement de la durée du couvre-feu, afin d'offrir aux riverains de l'aéroport Paris Orly une période de calme de 8 heures consécutives, conformément aux recommandations de l'OMS.

Essonne
LE DÉPARTEMENT
— TERRE D'AVENIRS —

⇨ Le traitement des dossiers d'aide à l'insonorisation des riverains de Paris-Orly

La taxe sur les nuisances sonores aériennes (TNSA), prélevée sur les compagnies aériennes, alimente un fonds d'aide à l'insonorisation et permet de dédommager les habitants d'une des trois zones du Plan de Gêne Sonore (PGS) en finançant leurs travaux d'isolation phonique. La baisse des taux de la TNSA et l'élargissement du périmètre PGS ont eu comme conséquence la baisse du niveau d'aide aux riverains et l'allongement du délai de traitement des dossiers.

Le Département demande une meilleure prise en compte pour les travaux d'insonorisation réalisés par les riverains et l'allègement des délais des procédures de traitement des dossiers.

⇨ Les travaux de la plateforme d'Orly

ADP entreprend des travaux réguliers depuis 2016, dont notamment la construction d'un nouveau bâtiment et la mise aux normes des pistes de la plate-forme.

Les acteurs locaux craignent que la construction du bâtiment dit « de jonction » corresponde à l'aménagement d'une troisième aérogare, eu égard à l'augmentation annoncée du trafic aérien en Ile-de-France. Ceci laisse penser à la possibilité d'un futur déplafonnement du nombre de créneaux.

La durée prévue des travaux de rénovation des pistes est fixée à 4 ans (2016-2019).

Lors de l'été 2016, les travaux de la piste 4 ont été réalisés entre le 18 juillet et le 28 aout et ont créés de nouvelles et importantes nuisances, car les avions ont emprunté la piste 2, ce qui a entrainé le survol de zones habituellement non survolées, sans que les riverains soient informés. De nombreux élus essonniens ont manifesté alors leur mécontentement, la communication d'ADP et de la DGAC n'ayant pas été suffisante au niveau du territoire.

Lors de l'été 2017, la durée des travaux a été réduite du 25 juillet au 25 aout et la piste 2 a été à nouveau utilisée. ADP avait annoncé que les nuisances subies par les populations du Sud de l'aéroport seraient similaires à celles subies en 2016. La communication ayant été également plus performante, les plaintes ont été beaucoup moins nombreuses cette année-là.

ADP a annoncé une année « blanche » pour 2018 avec seulement des travaux préparatoires à réaliser, n'entrainant pas la fermeture de la piste 3 (et ainsi pas l'utilisation de la piste 2). En 2019, les travaux seront réalisés sur la piste 3 qui sera fermée. ADP a annoncé que serait engagée une réflexion pour décider de la période adéquate pour la réalisation des travaux qui pourrait être plus large que la période estivale.

Le Département demande ainsi que la piste 2 Nord Sud ne soit utilisée qu'à titre exceptionnel, afin de limiter les territoires impactés par les survols des avions. Par ailleurs, les 18 semaines de travaux prévues en 2019, et dont les collectivités territoriales n'ont pas été officiellement informées, vont obliger à reporter le trafic de la piste 3 sur la piste 4. Une information des riverains concernés doit être réalisée dans les délais les plus brefs.

⇨ La concertation autour d'Orly

Les acteurs locaux craignent que le développement actuel de l'aéroport Paris Orly permette d'atteindre sa « capacité technique maximale » et remette ainsi en cause le couvre-feu et le plafonnement. Ces craintes sont notamment dues aux discordances des périmètres de concertation et des modalités de discutions avec les acteurs du territoire. Elles sont d'autant plus accrues avec le projet de privatisation d'Aéroports de Paris.

Le rapport d'information du 16 mars 2016 par les députés Bénisti et Bouillon sur les nuisances aéroportuaires avait par ailleurs suggéré d'établir une réelle gouvernance entre l'Etat, ADP et les collectivités locales.

Le Département de l'Essonne souhaite qu'ADP améliore les périmètres et les méthodes de concertation au niveau du territoire essonnien en association avec les élus de l'ensemble du

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES
ACNUSA

Séance du 11 septembre 2019

Avis du collège

N° 2019 / 25

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris 2019 2023

Le projet de PPBE a été approuvé le 21 juin 2019 par le Conseil Métropolitain. L'ACNUSA, par courrier daté du 12 juillet 2019, a été saisie par la Métropole du Grand Paris (MGP) pour faire parvenir ses observations d'ici le 30 septembre 2019. Les contributions seront annexées au document soumis à la consultation publique (octobre et novembre 2019).

Le projet de PPBE de la Métropole du Grand Paris est conçu avec méthode et propose des mesures concrètes pour réduire l'exposition au bruit des franciliens. La métropole consacrera une enveloppe budgétaire conséquente de 100 millions d'euros à cette problématique sensible.

Le collège de l'Autorité donne un avis favorable au PPBE de la Métropole du Grand Paris pour la période 2019 – 2023. Il recommande, au vu de l'importance du travail mené, que tous les leviers soient utilisés en vue de permettre une meilleure synergie entre les PPBE territoriaux (collectivités territoriales et EPCI de plus de 100 000 habitants) et aéroportuaires.

Il apparait en effet au collège de l'Autorité que les mesures projetées s'agissant des nuisances sonores aéroportuaires pâtissent de la faiblesse des documents d'évaluation existants sur lesquels se base le PPBE. Ce constat illustre l'importance du suivi des recommandations portées par l'ACNUSA concernant l'évaluation des projets aéroportuaires (recommandation 2019 n°7) et la révision régulière – tous les cinq ans – des hypothèses qui sous-tendent les plans et programmes relatifs au bruit aéroportuaire (avis 2019 n°12).

Ce PPBE démontre que l'absence d'études d'approche équilibrée des aéroports franciliens qui en ont l'obligation (i.e. aéroports où sont opérés plus de 50 000 mouvements annuels d'après le règlement UE 2014/598) complique le travail de programmation des acteurs du territoire.

L'ACNUSA rappelle sa recommandation 2019 n°3 concernant les établissements scolaires et recommande à la Métropole du Grand Paris de soutenir les collectivités dans sa mise en œuvre.

Le président de l'ACNUSA

Gilles Leblanc

AUTORITÉ DE CONTRÔLE DES NUISANCES AÉROPORTUAIRES
ACNUSA

Paris, le 17 septembre 2019

Le Président

Monsieur Patrick Ollier
Président
Métropole du Grand Paris
15-19 avenue Pierre Mendès-France
75013 Paris

Nos références : 19/1684

Affaire suivie par Philippe Gabouleaud
Tél : 01 53 63 31 83
Email : philippe.gabouleaud@acnusa.fr

Monsieur le président,

Par lettre du 12 juillet 2019, vous avez saisi l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires pour avis sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) approuvé par le conseil métropolitain le 21 juin dernier.

Le collège a examiné ce projet lors de sa séance plénière du 11 septembre 2019. Il a salué la qualité du travail et s'est exprimé favorablement sur le projet du plan d'actions pour les années 2019 à 2023.

Il recommande cependant, en regard de l'importance du travail réalisé et de la carte stratégique qui met en évidence les effets cumulés de plusieurs sources de bruit sur certains territoires, d'utiliser pleinement tous les leviers dont dispose la Métropole du Grand Paris, les établissements publics territoriaux et les communes qui la composent, afin de permettre une bonne synergie entre les PPBE des territoires et les PPBE des aéroports situés dans ou autour de la Métropole.

L'Autorité de contrôle déplore que chacun des aéroports franciliens connaisse plus de 50 000 mouvements par an ne déposent pas un « dossier d'étude d'approche équilibrée » alors que ces documents ont été rendus obligatoires par le règlement UE 598/2014. L'équilibre recherché l'est entre le développement économique et social des métropoles qui bénéficient d'un ou de plusieurs aéroports, et les externalités négatives, en ce sens, sur et autour des aéroports pour l'environnement et la santé. L'absence de ces dossiers complique le travail de programmation des acteurs des territoires. Il sera, en ce sens, utile de bien prendre en considération les attentes du règlement UE 598/2014 lors de la consultation internationale que vous envisagez au sujet du système aéroportuaire francilien.

Dans les quatre secteurs mentionnés comme étant les plus à enjeux en raison des effets cumulés de différentes sources de bruit, le projet de PPBE identifie des actions dont la mise en œuvre relève essentiellement de l'État : maîtrise de l'urbanisation (PEB) et programmes d'insonorisation (PGS), mise en place par les services de la navigation aérienne de procédures opérationnelles de moindre bruit, etc. L'Autorité de contrôle rappelle les recommandations publiques présentées dans son dernier rapport annuel. Une collaboration renforcée entre l'État et les collectivités territoriales permettrait une mise en œuvre plus rapide et, par voie de conséquence, des résultats appréciables sur les territoires les plus concernés. Il importe en

effet de prendre en compte les effets cumulés des différentes sources afin de pouvoir agir pour réduire les émissions de chacune d'elles et compenser les effets résiduels cumulés. J'appelle, en ce sens, votre attention sur le nombre d'établissements scolaires et d'établissements sanitaires et sociaux situés dans des zones de bruit significatif et n'ayant toujours pas bénéficié de travaux d'insonorisation. Un soutien de la Métropole aux collectivités en difficulté pour réaliser ces travaux pourrait s'avérer efficace.

Concernant les territoires impactés par l'aéroport de Paris – Orly et par les autres sources d'émissions sonores sur le secteur, j'appelle votre attention, d'une part sur la recommandation 2019/5 de l'Autorité visant à rétablir les zones C et D du plan d'exposition au bruit, d'autre part sur la recommandation visant à reloger les habitants de la zone I du plan de gêne sonore[i]. Des dispositions assez simples visant par exemple à réduire la vitesse des véhicules terrestres sur et autour de l'aéroport pourrait utilement venir compléter le plan de prévention du bruit dans l'environnement de la Métropole.

Concernant les parties du territoire métropolitain impactées par les aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et Paris – Le Bourget, je vous invite à prendre connaissance des recommandations que nous avons rendues publiques pour réduire les bruits à la source. Il reste en outre nécessaire de prendre en compte les effets cumulés de ces deux aéroports en révisant les deux plans d'exposition au bruit, et de réviser, de manière concomitante, les plans de gêne sonore.

Concernant le territoire impacté par l'héliport d'Issy-les-Moulineaux, il importe de veiller au respect des trajectoires de moindre bruit qui ont été établies et de pouvoir sanctionner, le cas échéant, les manquements. Pour cela, il importe que les agents assermentés à cet effet dressent procès-verbal en cas de manquement.

De manière générale pour ce qui est des mesures de compensation des nuisances sonores des aéronefs, il importe d'une part que la recette de la taxe affectée soit fixée à un niveau suffisant pour permettre la réalisation des programmes d'insonorisation (logements, établissements scolaires, établissements sanitaires et sociaux) dans un délai raisonnable, d'autre part de rechercher plus de synergies opérationnelles entre les programmes d'insonorisation et les programmes de rénovation du bâti. Au niveau de la réhabilitation du bâti comme de la construction neuve, il importe que les deux objectifs soient pris en compte.

Je vous prie de croire, Monsieur le président, à l'assurance de ma meilleure considération.

Gilles Leblanc

[i] Pour en savoir plus, cliquez sur le lien et rendez-vous page 21.

GROUPE ADP

Le Président-directeur général
Chairman & CEO

PDG/2019/

Roissy, le 30 SEP. 2019

Monsieur le Président, Mr Patrick,

Par courrier daté du 19 juillet, vous m'avez transmis pour observations le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Métropole du Grand Paris 2019 – 2023 et je vous en remercie. Après un examen attentif de ma part et de celle de mes services, je vous fais part des observations suivantes auxquelles je sais que vous porterez la plus grande attention.

L'activité du Groupe ADP en Ile-de-France s'inscrit dans un cadre règlementaire tenant compte du contexte spécifique à chaque aéroport. Le Groupe ADP atteste que la règlementation actuelle (couvre-feu et plafonnement des créneaux à Paris-Orly, sanctuarisés dans la loi PACTE; plafonnement du bruit et plafonnement des créneaux de nuit à Paris-Charles de Gaulle) permet un développement durable du système aéroportuaire francilien en jugulant le niveau de bruit de manière efficace et, à conditions inchangées, préserve les capacités nécessaires à la croissance sans risque de saturation à long terme. Ce contexte est un atout. En effet, le Groupe ADP est convaincu que le futur du secteur aérien repose sur un développement équilibré, accordant la plus grande importance à la maitrise de ses impacts, tout en préservant sa performance économique et sa contribution au dynamisme des territoires.

Les restrictions supplémentaires que vous proposez de soutenir (extension du couvre-feu et abaissement du plafond de créneaux à 200 000 mouvements annuels à Paris-Orly, mise en place de couvre-feu à Paris-CDG et Paris-Le Bourget) remettent en cause cet équilibre:

- A Paris-Orly, une extension du couvre-feu mettrait directement en péril l'activité des nombreux transporteurs point-à-point basés (compagnies à bas-coûts mais également Groupe Air France-KLM) dont le modèle et la rentabilité reposent sur une maximisation de l'utilisation de leur flotte, et qui pourraient se voir contraints de transférer leurs appareils sur d'autres bases françaises ou européennes et de sacrifier des centaines d'emplois associés. Pour mémoire, la plateforme de Paris-Orly représente aujourd'hui plus de 30 000 emplois directs. Une réduction de l'amplitude horaire des opérations de la plate-forme associée à un nombre de créneaux revu à la baisse aurait également des impacts très importants pour les vols long-courriers, et pénaliserait l'attractivité du bassin sud francilien et son accès à des marchés clés internationaux (Amérique Nord, Afrique, etc.).

Monsieur Patrick OLLIER
Président de la Métropole du Grand Paris
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS81411
75646 Paris Cedex 13

- A Paris-Charles de Gaulle, la mise en place d'un couvre-feu aurait des conséquences directes sur l'activité cargo de l'aéroport, et sur son statut de principal hub international sur le territoire français, pour le fret, le courrier et les passagers. Ainsi, l'aéroport est aujourd'hui le hub européen de Fedex et La Poste, qui opèrent principalement de nuit, et représentent plusieurs milliers d'emplois. Cette activité contribue de façon déterminante à l'attractivité et à la compétitivité de la de la région Ile-de-France et de la France. Pour mémoire, la plateforme de Paris-Charles de Gaulle représente plus de 90 000 emplois directs.

Indépendamment des restrictions opérationnelles, de nombreuses mesures sont mises en œuvre pour diminuer la gêne ressentie par les riverains, dans le cadre des quatre piliers de l'approche équilibrée préconisée par l'OACI : i) réduction du bruit à la source, ii) mesures relatives à l'urbanisme aux abords des aéroports, iii) procédures de vols à moindre bruit iv) restrictions opérationnelles.

On peut constater une amélioration continue des performances acoustiques des flottes sur nos aéroports. A titre d'exemple, l'indicateur global de bruit émis à Paris-Charles de Gaulle (IGMP) est en baisse continue depuis 2007, malgré la hausse du trafic. Il se situe en 2017 autour de 67 points, contre 93 points en 2007.

Le Groupe ADP contribue également activement au travail mené par la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA) pour définir des trajectoires et des procédures de moindre impact, dans la continuité des descentes continues de nuit mises en œuvre à Paris-Charles de Gaulle depuis septembre 2016 : les descentes continues H24 à CDG en 2023 et la faisabilité de la procédure PRISALT à Paris-Orly sont par exemple déjà en cours d'étude.

Au cours des derniers mois, le Groupe ADP s'est attaché à travailler sur deux axes principaux: identifier de manière concertée de nouveaux leviers d'actions, et améliorer la compréhension des impacts des activités aériennes sur la qualité de vie et la santé. Je souhaite citer plus particulièrement trois exemples récents de mesures résultant de cette démarche:

- Le Groupe ADP a récemment conduit une concertation publique sur le projet de terminal 4 et de développement de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle, et a activement participé à l'organisation des Rencontres d'Orly. A l'issue de ces concertations, le Groupe ADP a pris l'engagement de réaliser des études d'approche équilibrées, dans l'objectif de restreindre l'usage des avions les plus bruyants, notamment la nuit à Paris-Charles de Gaulle.

- Le Groupe ADP est gestionnaire du dispositif d'aide à l'insonorisation des logements des riverains. Afin de répondre aux préoccupations exprimés par ces derniers et d'accélérer le rythme de paiement des aides, le Groupe ADP propose, sous réserve de la création par l'Etat du cadre juridique le permettant, de réaliser une avance de trésorerie pour résorber le stock de dossiers en attente.

- Le Groupe ADP est conscient de la nécessité d'améliorer la compréhension des impacts du bruit sur la santé. Nous participons ainsi à l'étude ANIMA (Aviation Noise Impact Management through Novel Approaches) dont l'objectif est d'acquérir de nouvelles connaissances sur la façon de réduire la gêne des riverains d'aéroports en Europe, en introduisant notamment de nouveaux paramètres tels que des facteurs psychologiques et sociologiques. L'étude d'impact du Terminal 4 comprendra également un volet santé, qui sera soumis à l'examen de l'Autorité environnementale, répondant ainsi au même besoin que l'étude d'impact santé (EIS) que vous appelez de vos vœux.

Je suis persuadé que nous pouvons identifier ensemble de nouveaux leviers de réduction de la gêne. A titre d'exemples, plusieurs évolutions du dispositif d'aide à l'insonorisation des riverains pourraient être envisagées et faire l'objet d'une démarche de progrès en 2020. L'appui de la Métropole du Grand Paris dans sa compétence bruit pourrait se révéler décisive pour solliciter certaines évolutions législatives ou règlementaires, ou mobiliser les élus concernés :

- Aujourd'hui, les ressources financières pour les programmes d'insonorisation sont affectées par la loi à chaque aéroport en fonction du nombre de mouvements d'aéronefs identifiés. Si la fongibilité des moyens financiers existe pour les deux aéroports du nord de l'Ile de France, en revanche cette fongibilité n'est pas possible avec Orly. Or, du fait des spécificités de chaque structure, le nombre de dossiers sur Paris-CDG est plus important avec des ressources insuffisantes, alors qu'il en va tout autrement pour Paris-Orly. Instaurer une fongibilité entre les différents aéroports permettrait de réduire les délais d'attente globaux.

- Les cas de renonciation, dans lesquels les riverains renoncent à une partie des travaux pour raisons économiques, constituent une difficulté récurrente. En effet, ces situations pénalisent les occupants suivants du logement, qui ne peuvent plus prétendre à aucune aide pour finaliser les travaux. Un assouplissement des critères d'octroi des aides dans les cas où les objectifs d'atténuation ne seraient pas atteints pour certaines pièces malgré des travaux antérieurs pourrait résoudre ces difficultés.

- Nous rencontrons aujourd'hui des difficultés à obtenir un recensement exhaustif des bâtiments à caractère d'enseignement ou sanitaire et social non insonorisés. Il nous semblerait utile de mettre en œuvre avec vous, auprès des élus de la Métropole du Grand Paris, un processus qui nous permettrait de mieux les identifier et de prévoir de manière systématique le dépôt d'un dossier. Dès qu'ils sont reçus, ces dossiers sont traités par mes services de manière prioritaire.

Le dialogue du Groupe ADP avec les populations touchées par le bruit des avions s'inscrit dans la durée. En 2020, les Maisons de l'Environnement de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly fêteront leurs 25 ans, tandis que l'engagement du Groupe ADP dans le dispositif d'aide à l'insonorisation atteindra ses 15 ans. Riche de cet historique, nous sommes soucieux de constamment renforcer la transparence. A Paris-Orly comme à Paris-Charles de Gaulle, nous avons engagé un travail avec le comité permanent des Commission consultative de l'environnement pour améliorer les indicateurs de bruit. L'implication des élus, et notamment ceux de la Métropole, dans les travaux de ces instances continuera d'être essentielle pour leur succès. En cohérence, nous sommes pleinement disposés à contribuer à l'instance de concertation que vous souhaitez mettre en place.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Amitiés fidèles

Augustin de ROMANET

Département Stratégie, Innovation et Développement
Directrice du département

RATP GROUP

METROPOLE DU GRAND PARIS
15-19 avenue Pierre Mendès France
75013 PARIS

27 SEP. 2019

Monsieur Jacques-Alain BENISTI
Conseiller Métropolitain délégué à
la mise en œuvre des mesures de
lutte contre les nuisances sonores
et aéroportuaires
15-19, avenue Pierre Mendès-France
CS81411
75646 Paris Cedex 13

Réf SID-2019_D-00029

Paris, le 23 septembre 2019

PJ : Synthèse des actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau RATP sur les territoires constituant la Métropole du Grand Paris

Monsieur le Maire, Conseiller Métropolitain délégué à la mise en œuvre des mesures de lutte contre les nuisances sonores et aéroportuaires,

Comme suite à votre saisine du 12 juillet 2019, nous avons pris connaissance de la proposition de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Métropole du Grand Paris (MGP). Nous notons que huit zones à enjeux prioritaires ont été identifiées sur la base d'une estimation des impacts sanitaires potentiels extra-auditifs allant au-delà de l'identification réglementaire des Points Noirs du Bruit (PNB) et du nombre de personnes exposées aux valeurs limites admissibles de 73dB(A) pour l'indicateur L_{den} et de 65dB(A) pour l'indicateur L_n.

Nous avons cependant le plaisir de vous mentionner que la RATP, par son programme d'actions, a tenu l'engagement mentionné dans le PPBE du département de Paris qui prévoyait la résorption de tous ses points noirs bruit d'ici 2017 et que nous maintenons nos efforts et nos engagements sur le périmètre de la Métropole du Grand Paris.

Ainsi, sur les 0,5% de la population totale impactée sur le territoire de la MGP, par le mode ferroviaire, soit 30 000 personnes dépassant les valeurs limites réglementaires pour les réseaux SNCF et RATP confondus, en 2019, sont encore dénombrées 334 personnes (0,005% de la population totale de la MGP) qui feront l'objet d'une opération de résorption par traitement de façade (RER B) et par une opération dit « mixte » (mur antibruit et traitement de façade, RER A) dont vous êtes partenaires (délibération n°CM2019/06/21/26).

Conformément à la circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de préventions du bruit dans l'environnement, ci-joint à ce courrier, une note de synthèse qui recense, à la fois, les actions de réduction ou de prévention déjà prises ou en cours (< 10 ans) et celles dorénavant prévues pour la période 2019-2023 du PPBE. La première partie de cette synthèse reprend aussi sous forme synthétiques nos observations par rapport au PPBE construit, à l'heure actuelle, sans consultation simultanée des diverses autorités compétentes pour identifier des solutions préventives / curatives pour les situations de multi-exposition.

Dans l'attente des consultations à venir pilotées par la MGP, nous vous proposons plusieurs chantiers concordant aux actions n°1, 4, 7 et 13 de votre proposition de plan d'action. Nous maintenons, bien évidemment, les commentaires techniques et scientifiques partagés avec ADP, SNCF Réseau et RATP via un courrier du 06 mars 2019 à l'association BruitParif suite au rapport sur les impacts sanitaires du bruit des transports dans la zone dense de la région Ile-de-France ; document sur lequel le PPBE de la Métropole du Grand Paris s'appuie.

La RATP se tient à votre entière disposition pour un prochain comité de suivi du PPBE. Madame Corinne Fillol, responsable de l'entité Acoustique et Vibrations (tél. 01 58 77 44 99 - corinne.fillol@ratp.fr) sera votre correspondante.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, Conseiller Métropolitain délégué à la mise en œuvre des mesures de lutte contre les nuisances sonores et aéroportuaires l'expression de ma sincère considération.

Marie-Claude Dupuis

Stratégie, Innovation et Développement
Innovation
Entité Acoustique et Vibrations

MEMO

Synthèse des actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau RATP sur les territoires constituant la Métropole du Grand Paris

SID-INN
2019-D-000065

11 septembre 2019 • Corinne FILLOL

1 Contexte

En application de l'article R.572-9 du code de l'environnement, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Métropole du Grand Paris (MGP) sera mis à la disposition du public, durant 2 mois, d'octobre à novembre 2019. L'approbation définitive de celui-ci interviendra en décembre 2019 après consultation des communes, des Etablissements Publics Territoriaux (EPT), des Gestionnaires d'Infrastructures (GI) et des acteurs du domaine de l'environnement sonore. Une enveloppe de 100 millions d'euros sera alors dégagée sur la période 2019-2023 pour accompagner la mise en œuvre de celui-ci.

Il est à noter que les zones à enjeux prioritaires de ce dernier ont été identifiées sur la base d'une estimation des impacts sanitaires potentiels extra-auditifs allant au-delà de l'identification réglementaire des Points Noirs du Bruit (PNB) et du nombre de personnes exposées aux valeurs limites admissibles de 73dB(A) pour l'indicateur L_{den} et de 65dB(A) pour l'indicateur L_n.

Ainsi, dans le cadre de la consolidation du PPBE, il est alors demandé aux divers partenaires et acteurs de la lutte contre le bruit sur le territoire de la Métropole du Grand Paris (Figure 1) de recenser, à la fois, les actions de réduction ou de prévention déjà prises ou en cours (< 10 ans), et à définir celles dorénavant prévues par les autorités compétentes pour les prochaines années (5 ans au maximum).

La première partie de cette note propose alors de reprendre sous forme synthétique nos observations face au contenu du PPBE de la MGP; PPBE construit, à l'heure actuelle, sans consultation simultanée des diverses autorités compétentes pour identifier les solutions

curatives pour les situations de multi - exposition. La seconde partie décrira les diverses actions engagées, sur la période 2009-2019, par la RATP, sur le territoire de la MGP ainsi que les premiers éléments structurants ses actions de lutte contre le bruit sur la période 2019-2023 en considérant uniquement ce qui relève de sa responsabilité de gestionnaire d'infrastructure dans l'attente des concertations à venir pilotées par la MGP.

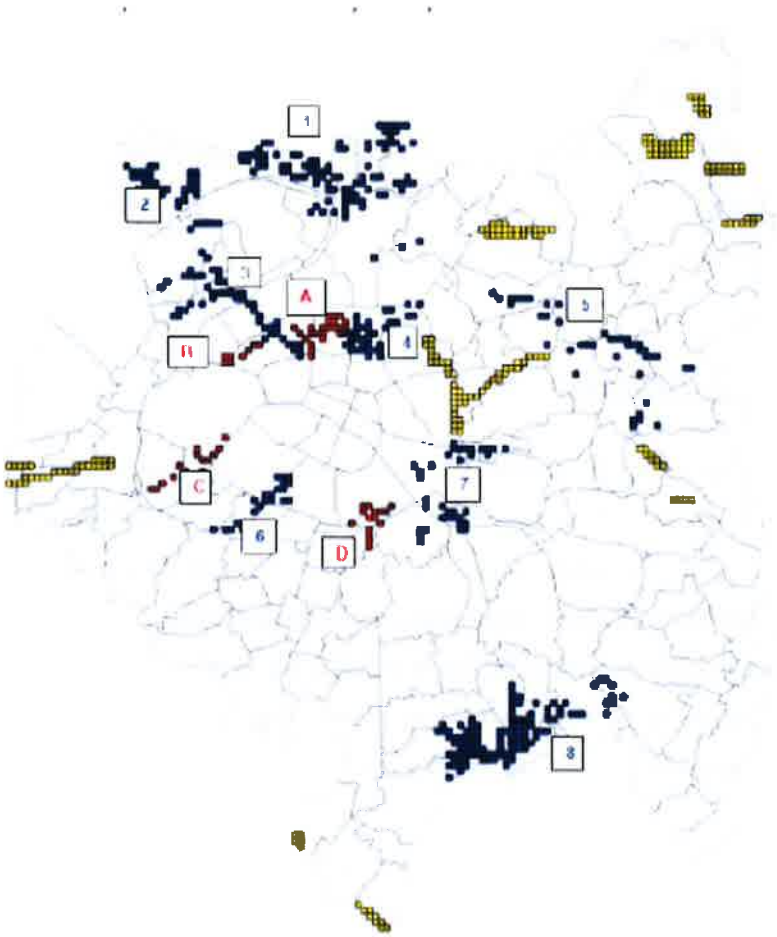


Figure 1 : Identification des huit zones multi-exposées (toute source de bruit des transports confondue) à enjeux prioritaires sur le territoire de la Métropole du Grand Paris (en bleu : plus fort impact sanitaire, en rouge : impact uniquement routier et en jaune : secteurs signalés par les collectivités qui n'apparaissaient pas dans les deux premières catégories).

2 Synthèse des éléments du PPBE MGP impliquant la RATP

Les Cartes Stratégiques du Bruit (CBS) de la Métropole du Grand Paris ont été adoptées le 28 juin 2018 après consultation des 131 communes constituant ce territoire. Il apparaît qu'environ 15% de la population de la MGP est exposée à des niveaux de bruit des transports qui dépassement les

valeurs limites réglementaires[1] (Figure 2); le bruit routier étant la source principale de nuisance sonore perçue par les métropolitains avec 13% de la population totale impactée. Le trafic aérien représente, quant à lui, 1,5 % de la population totale et la circulation ferroviaire 0,5%.

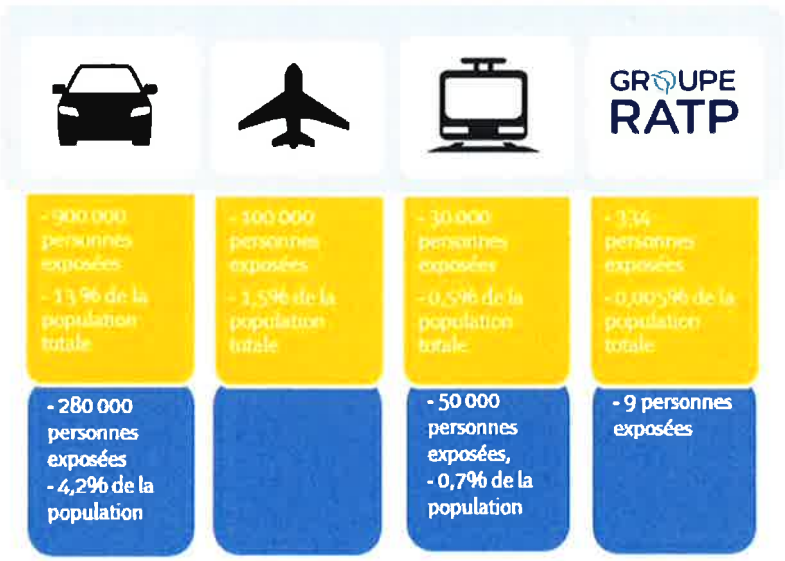


Figure 2 : Synthèse du nombre de personnes exposées à des niveaux supérieurs à la valeur limite réglementaire[1], pour les indicateurs L_{den} (en jaune) et L_n (en bleu,) par mode et pour le réseau RATP, sur le territoire de la Métropole du Grand Paris[2].

La RATP a validé les CBS de la MGP par courrier du 18 avril 2018 puisque consolidées par l'association Bruitparif sur la base des cartes transmises par la RATP en 2012 conformément à la circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS) et des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Ce courrier mentionnait aussi que les CBS du réseau RATP de la 3ième échéance (2017) avaient été transmises, le 16 mars 2018, au Préfet de la Région Ile-de-France mais aussi aux Préfets des huit départements impactés par ses infrastructures. Le 09 juillet 2018, les CBS 3ième échéance étaient diffusées à Bruitparif.

A partir des CBS consolidées, une estimation des impacts sanitaires potentiels extra-auditifs à savoir le pourcentage de personnes susceptibles d'être gênées à une source de bruit et dont le sommeil peut être perturbé en fonction du niveau d'exposition sonore à 2m en façade de chaque bâtiment a été calculée via les relations doses –réponses issues des travaux de l'OMS2018[3]. Ce diagnostic a été présenté, le 02 octobre 2018, auprès 70 acteurs de la lutte contre les nuisances sonores (collectivités, institutions, gestionnaires d'infrastructure, experts, etc.) afin d'une part,

[1] Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Directive transposée aux articles L572.1 et suivants du Code de l'Environnement.
[2] Diagnostic acoustique métropolitain préalable au plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), Métropole du Grand Paris, juin 2018.
[3] Environnemental noise guidelines for the European Region », OMS 2018.

d'infirmer ou confirmer les éléments du diagnostic au regard des problématiques rencontrées en interne et d'autre part, de partager le bilan des actions menées ou en cours.

La hiérarchisation des 8 zones à enjeux prioritaires du PPBE de la MGP (Figure 1) va donc au-delà des bâtiments dépassant les valeurs limites réglementaires en intégrant :

- le pourcentage de personnes déclarant être gênées (HA),
- la probabilité de trouble du sommeil (HSD),
- et une régression multiple (0,02*HA+0,07*HSD) pour estimer le nombre d'années de vie en bonne santé.

Ainsi, dans le Tableau 1 sont extraits les infrastructures du réseau RATP citées dans les zones à enjeux prioritaires au regard de la grille de lecture proposée dans le PPBE et rappelée ci-dessous :

	Une action ciblée a été programmée ou réalisée par le gestionnaire sur cette infrastructure et sur ce secteur
	Aucune action ciblée n'a été identifiée mais des actions plus générales mises en place par le gestionnaire ou d'autres acteurs (création ou prolongement de lignes de transport en commun, ...)
	Aucune action de la part du gestionnaire sur cette infrastructure et sur ce secteur

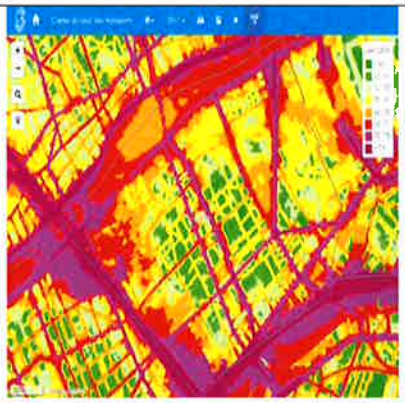
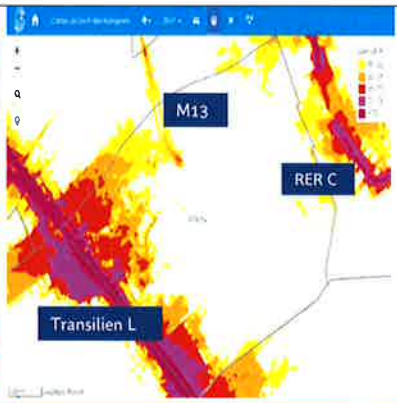
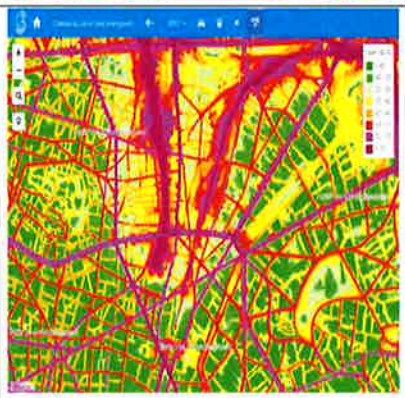
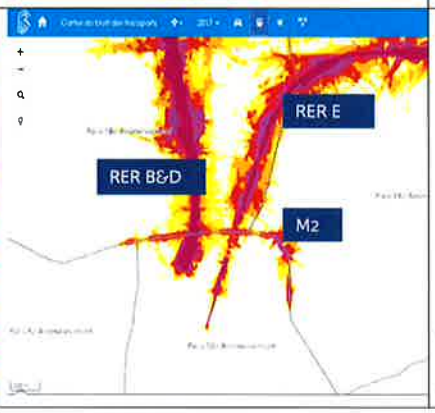
La RATP n'a pas pu quantifier, ni consolider, ni examiner les situations de multi - exposition (aériens, ferroviaires, routiers) sur les 8 zones à enjeux proposées dans ce futur PPBE (Figure 1) puisque les diverses autorités compétentes n'ont pas été consultées simultanément. Deux colonnes ont été rajoutées ; une pour repérer la zone à enjeux et l'autre, pour stipuler si la RATP a directement été sollicitée par un élu pour partager, identifier des pistes de solution afin de réduire les risques de multi-exposition.

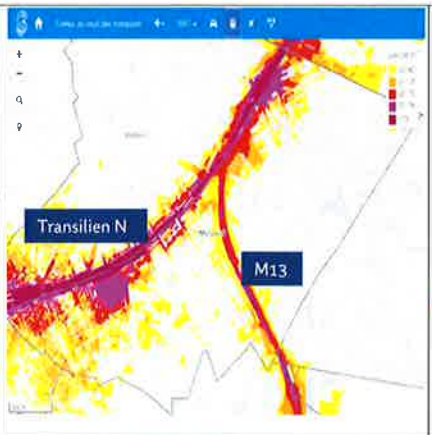
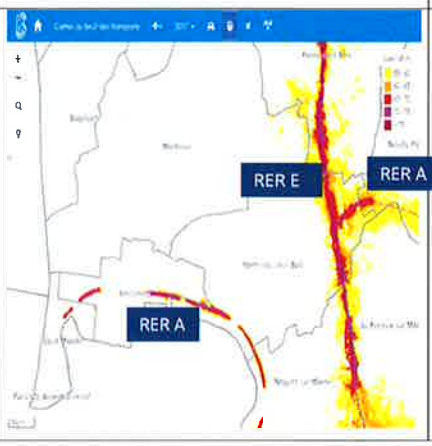
Vu que les zones à enjeux de la Métropole du Grand Paris ne sont pas directement corrélées aux indicateurs et valeurs limites admissibles réglementaires issus de la directive 2002/49/CE[1] et ses arrêtés/décrets d'application, le Tableau 2 met en regard les cartes de bruit de multi-exposition (toute source de bruit des transports confondue) avec celles du réseau ferré uniquement (SNCF Réseau, RATP) associées à celles des dépassements du seuil limite admissible de 73dB(A) pour l'indicateur L_{den} et 65dB(A) pour l'indicateur L_n (Annexe 1) pour les lignes ferroviaires conventionnelles.

Il apparaît clairement que la contribution des infrastructures du réseau RATP incluses dans les secteurs d'enjeux prioritaires en termes de dépassement de seuils limites admissibles (Tableau 3) est nulle et ne génèrent pas de Point Noir du Bruit multi-exposition outre le secteur Vincennes – Charenton qui est une des 12 Zones de Bruit Critique (ZBC, §3.3.1 et 3.3.3) à résorber inscrites dans le plan d'actions RSE du Groupe RATP (§3.1).

Rappel du secteur à enjeux prioritaires	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Communes	Actions prévues par le gestionnaire	Actions complémentaires souhaitées par la collectivité	Sollicitation relayée auprès de la RATP
Saint-Lazare (n°3, Figure 1)	Métro ligne 13	RATP	Clichy		Prise en compte des nuisances liées à la partie aérienne de la ligne (ville de Clichy)	Aucune sollicitation
Paris Nord-Est (n°4, Figure 1)	Métro ligne 2	RATP	Paris 19ième, 18ième et 10ième			Sollicitation via l'association Action Barbès
Montparnasse (n°6, Figure 1)	Métro ligne 13	RATP	Malakoff			Participation à l'observatoire du bruit mis en place par les villes de Malakoff et de Vanves
Vincennes-Charenton (n°7, Figure 1)	RER A	RATP	Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé, Vincennes	Projet de résorption des nuisances sonores du RER A (convention RATP-Etat-Région-MGP-Communes de Fontenay-sous-Bois et Vincennes)	Traitement du secteur aérien (PPBE commune de Saint-Mandé)	Participation aux études de faisabilité de couverture du faisceau de voie dans la continuité du jardin Alexandra David Neel afin de constituer un quartier mixte en cœur de ville (commerces, services, parking, etc.)
Villeneuve (n°8, Figure 1)	RER A	RATP	Boissy-Saint-Léger			Aucune sollicitation
Communes et établissements publics territoriaux ayant signalé des secteurs supplémentaires	RER A	RATP	Bry-sur-Marne		Ecrans antibruit	Aucune sollicitation

Tableau 1 : Synthèse des clés de lecture des enjeux, par secteur, de la Métropole du Grand Paris impactant le réseau RATP.

Secteur impacté – Ligne - Commune	Carte de bruit – Indicateur L_{den} – Toute source de bruit confondue	Carte de bruit – Indicateur L_{den} – Source ferroviaire	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_{den} - Source ferroviaire
Saint-Lazare – M13- Clichy			
Paris Nord-Est – L2 - Paris (19ième, 18ième et 10ième)			

Montparnasse – M13 – Malakoff			
Vincennes-Charenton – RER A – Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé et Vincennes			

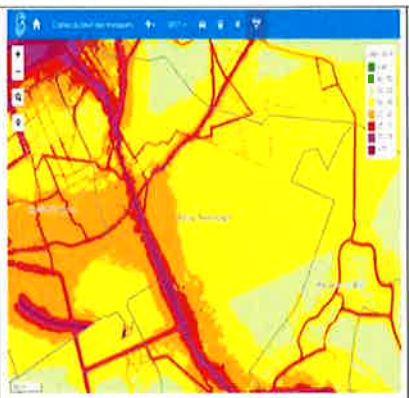
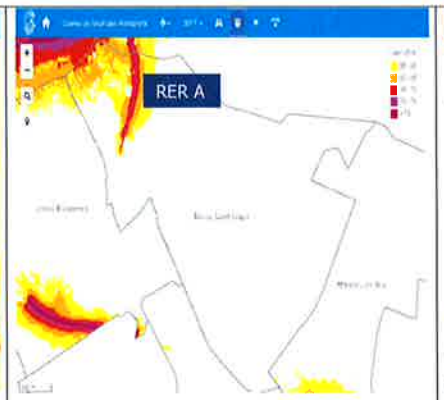
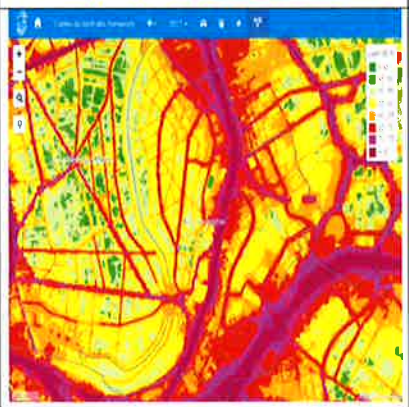
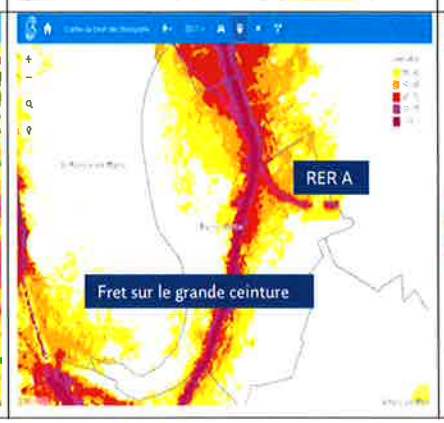
Villeneuve (n°8, Figure 1) – RER A – Boissy-Saint-Léger			
Hors secteur - RER A – Bry-sur-Marne			

Tableau 2 : Cartographie sonore[4] toute source de bruit des transports confondue, du réseau ferré uniquement et carte de dépassement des seuils limites admissibles réglementaires - Indicateurs L_{den}.

[4] https://www.bruitparif.fr/cartes-de-bruit

Pour rappel, une zone de bruit critique (ZBC) est une zone urbanisée, relativement continue, où les indicateurs de gêne, évalués en façade des bâtiments sensibles, dépassent la valeur limite diurne 73dB(A) ($L_{Aeq,6h-22h}$) et/ou la valeur limite nocturne 68dB(A) ($L_{Aeq,22h-6h}$) pour une infrastructure de transport ferroviaire (hors LGV). On retiendra comme critère de continuité urbaine une distance entre les bâtiments inférieure à 200 mètres. On entend par bâtiment sensible un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

La définition d'un point noir du bruit (PNB) est, quant à elle, un bâtiment sensible qui est localisé dans une zone de bruit critique et qui répond, simultanément aux critères acoustiques et d'antériorité suivants :

- **critères acoustiques**

Le Tableau 3 résume les valeurs limites relatives à ne pas dépasser à 2m en façade des bâtiments en fonction des divers indicateurs réglementés. Un bâtiment est donc qualifié de PNB si une de ces valeurs est dépassée à 2m en façade.

Indicateurs de bruit	Valeur limite admissible – voie ferrée conventionnelle	Valeur limite admissible – route
$L_{Aeq,6h-22h}$	73	70
$L_{Aeq,22h-6h}$	68	65
Lden[1]	73	68
Ln[1]	65	62

Tableau 3 : Valeurs limites définissant un PNB ferré ou routier.

- **critère d'antériorité**

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de points noirs du bruit :

- les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 et également à ceux dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du décret 95-22 du 9 janvier 1995 (codifié à l'article R.571-51 du code de l'environnement),
- les locaux d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application du 2ième alinéa de l'article R. 111-23-2 du code de la construction et de l'habitation.

De même, à titre indicatif, le Tableau 4 synthétise les dépassements des valeurs limites des réseaux routiers et ferrés comparés à la carte de bruit toute source de réseaux de transport confondue pour l'indicateur L_{den} ; l'Annexe 2 récapitule les mêmes éléments de diagnostic pour l'indicateur L_n.

Il est à noter que certains axes routiers en dépassement coïncident avec un tronçon aérien d'une ligne de métro (D61A avec M13 ou boulevard de la Chapelle avec M2) ; une étude détaillée de ces deux secteurs permettrait de clarifier le diagnostic.

Ainsi, dans le cadre du plan d'action proposé par la Métropole du Grand Paris, au vu des éléments techniques cités dans le PPBE, les éléments de contexte réglementaire présentés dans cette note et les enjeux prioritaires de la politique RSE du groupe RATP, nous pouvons nous inscrire, en première lecture, dans les axes et actions décris dans le Tableau 5.

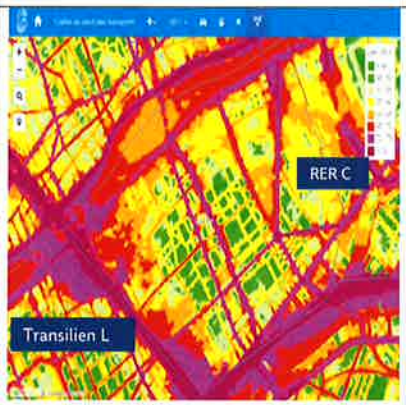
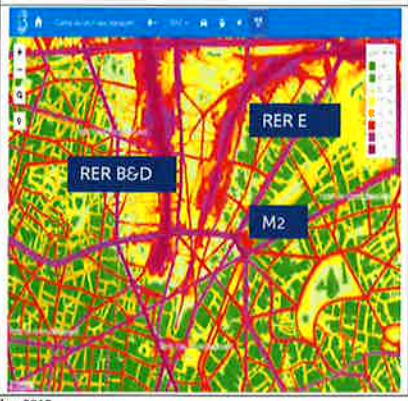
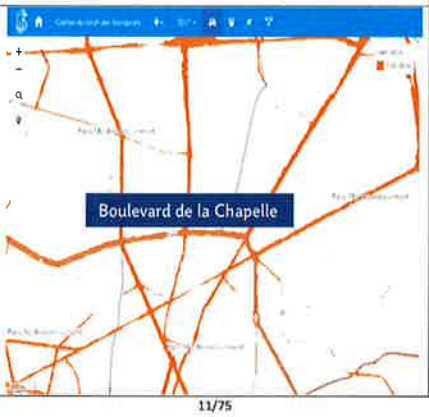
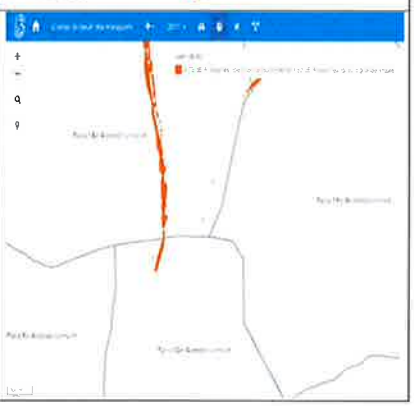
3 Description des mesures préventives ou curatives engagées depuis 10 ans

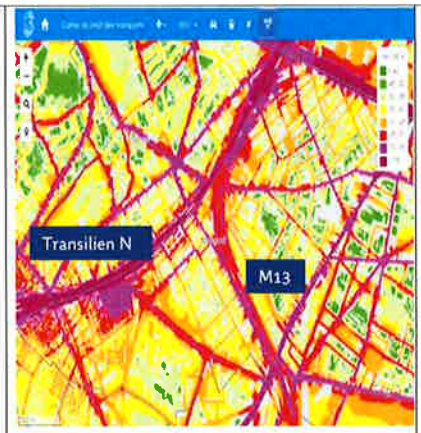
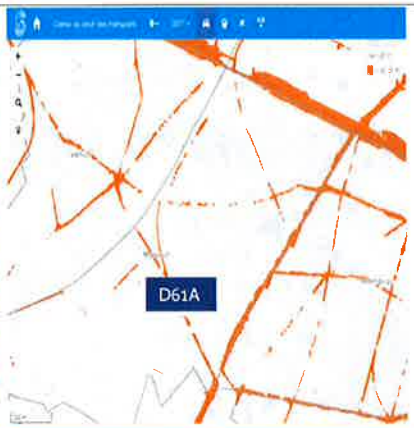
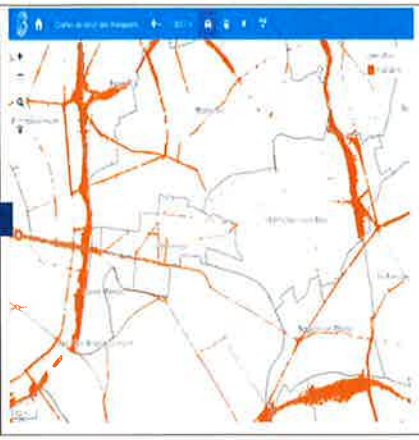
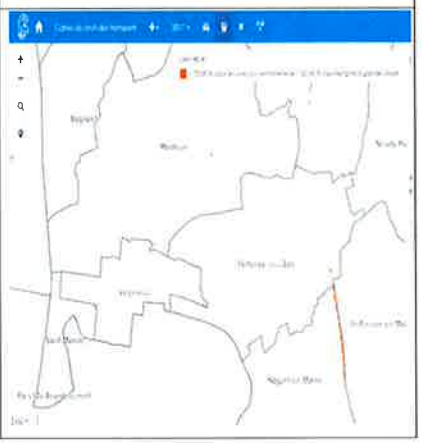
3.1 Politique bruit et vibrations

La RATP est encore l'un des rares industriels à exercer dans un milieu urbain dense et à posséder un patrimoine important à longue durée de vie. Il est ainsi capital, pour une insertion exemplaire du transport public en ville, de limiter au maximum la gêne, de réduire les nuisances et les risques accidentels de la RATP sur son voisinage, en particulier, ceux à caractère sanitaire tel que le bruit. Ainsi, la RATP se mobilise, particulièrement concernant la lutte contre le bruit et les vibrations, dans l'axe « Agir en faveur de la santé environnement » de sa politique RSE (Figure 3) autour d'un **objectif de « 0 PNB en 2020 » sur le réseau historique et un objectif de « non génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres**. La RATP attache ainsi la plus grande importance aux champs de progrès qui restent à accomplir pour répondre à une demande sociétale croissante.

Notre stratégie contre les nuisances sonores et vibratoires repose donc sur les cinq principes fondamentaux qui sont :

- la réduction du bruit à la source,
- la prévention (gestion maîtrisée des nuisances),
- la mise en place de solutions curatives (protections phoniques, etc.),
- le dialogue constant avec les parties prenantes (riverains, élus territoriaux, etc.),
- l'investissement dans des programmes de recherche.

Secteur impacté – Ligne - Communes	Carte de bruit – Indicateur L_{den} – Toute source de bruit confondue	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_{den} - Source routière	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_{den} - Source ferroviaire
Saint-Lazare – M13- Clichy			
Paris Nord-Est – L2 - Paris (19ième, 18ième et 10ième)			

Montparnasse – M13 – Malakoff			
Vincennes-Charenton – RER A – Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé et Vincennes			

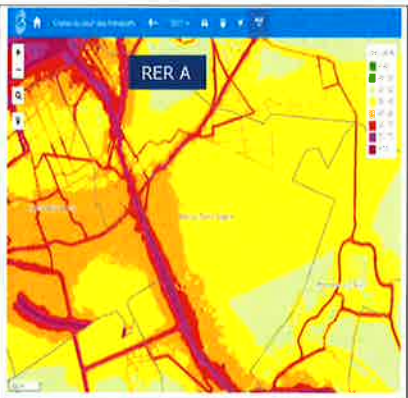
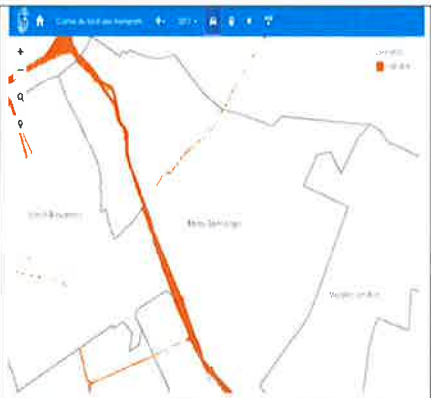
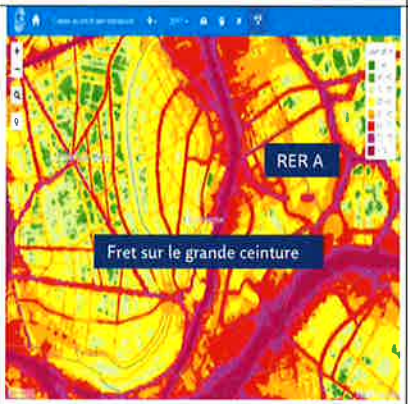
Villeneuve (n°8, Figure 1) – RER A – Boissy-Saint-Léger			
Hors secteur - RER A – Bry-sur-Marne			

Tableau 4 : Cartographie sonore[4] toute source de bruit des transports confondue et cartes de dépassement des seuils limites admissibles réglementaires routier et ferroviaire - Indicateurs L_{den}.

MIEUX AGIR POUR REDUIRE L'EXPOSITION AU BRUIT	• Action 1- Supprimer des points noirs du bruit en co-financement avec les gestionnaires d'infrastructures • Action 4- Etudes d'approndissement des connaissances	5 ZBC seront à traiter sur la période du futur PPBE 2019 et 2023 impactant les communes d'Arcueil, Cachan, Gentilly sur le RER B et Fontenay-sous-Bois, Vincennes sur le RER A Dans le cadre de la réalisation des études d'impact acoustique liées à la création ou à la modification d'infrastructure ferroviaire, la RATP quantifie les impacts sanitaires extra-auditifs en s'inspirant de la méthode d'évaluation proposée par l'ANSES[5] et les seuils recommandés par l'OMS. Cette dernière ne proposant pas de méthode de calcul pour les situations de multi-exposition par manque de connaissances relatives aux effets d'exposition à plusieurs sources de bruit, les résultats tant issus du PPBE que celles des études d'impact dépendent fortement des hypothèses retenues. Ces documents étant des outils d'aide à la décision et mis à disposition du public pour évaluer leur futur environnement sonore, il serait pertinent de croiser les méthodes puisque non standardisées pour valider la cohérence par mode puis en multi-exposition des données utilisées pour hiérarchiser tant les zones à enjeux du PPBE que les impacts plus locaux d'une création d'infrastructure par exemple.
MIEUX COORDONNEES ET MOBILISER LES ACTEURS DE L'ENVIRONNEMENT SONORE	• Action 7 - Urbanisme : amplifier la prise en compte du sonore via le SCOT, PLUi et PCAE	Afin de réduire les impacts collatéraux (plaintes riverains) lors de la construction ou la rénovation de nouveaux bâtiments au droit des infrastructures RATP (lignes ferroviaires, ouvrages d'art, équipements, ateliers de maintenance et de remisage, etc.), la RATP recommande aux constructeurs de faire en sorte que soit pris en compte dans le dimensionnement des isolations de façade les activités d'exploitation et de maintenance qui engendrent des signatures spectrales particulières ; signatures qui ne sont pas intégrées, de fait au vu de la méthode de calcul, dans le classement des voies routières ou ferroviaires; bien que ce dernier conditionne réglementairement les niveaux d'isolation acoustique des façades. Ainsi, bien que le couple bâtiment / infrastructure respecte les réglementations ad hoc, des plaintes peuvent apparaître dès la remise d'ouvrage. Une sensibilisation et des recommandations particulières pourraient être partagées en amont avec les urbanistes afin de réduire ce constat.
MIEUX PARTAGER L'INFORMATION SUR LE BRUIT AVEC LES CITOYENS	• Action 13 - Plaintes : Cartographier les plaintes pour prioriser l'action	25% des plaintes reçues à la RATP ne révèlent aucun défaut de l'infrastructure, des ouvrages d'art ou des équipements incriminés. Une recherche plus exhaustive des causes est donc effectuée. Malheureusement, des causes exogènes comme la fluctuation de la nappe phréatique ou des travaux connexes sont souvent identifiées après de nombreuses heures d'investigation ne permettant pas cependant de résoudre la nuisance évoquée par le riverain. Ainsi, outre partager les bassins de plaintes afin de prioriser les actions ou de mutualiser les solutions curatives, une telle cartographie impliquant les gestionnaires d'infrastructures de transport mais aussi les syndics, collectivités, etc. conduirait à identifier plus rapidement les bons interlocuteurs optimisant les réponses apportées au riverain. De même, une base de données SIG croisée avec celles des travaux déclarés constituerait un outil de pilotage collectif et innovant.

Tableau 5 : Extrait du plan d'action de la Métropole du Grand Paris (colonnes de gauche) et alignement des enjeux RATP (colonne de droite).

[5] Agence Nationale de SEcurité Sanitaires alimentation, environnement, travail, « Evaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental » - Rapport d'expertise collective, février 2013.

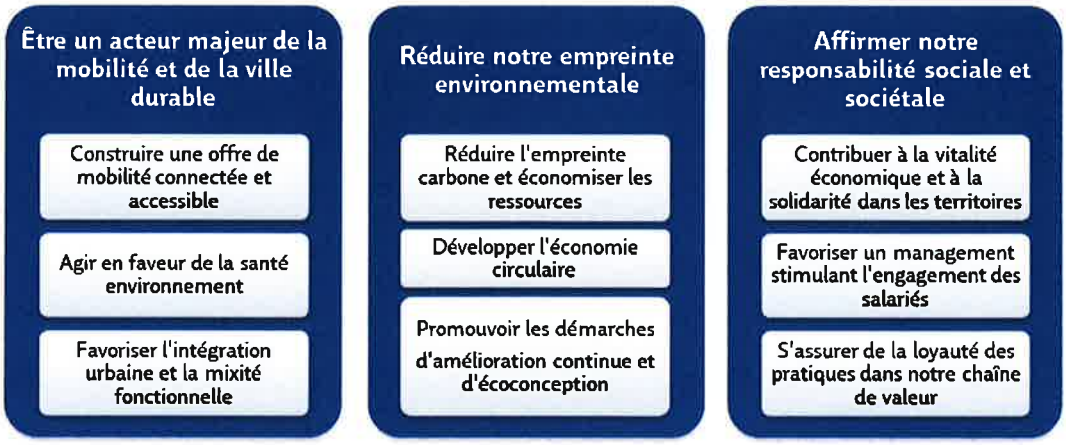


Figure 3 : Orientations de la politique RSE du Groupe RATP[6].

Les quatre actions principales qui en découlent sont :

- la résorption des Points Noirs du Bruit (PNB) du réseau historique,
- la non création de bâtiments en situation de PNB pour tout projet de création ou de transformation ou de modernisation d'une infrastructure (réalisation d'étude d'impact acoustique et vibratoire systématique),
- la vérification de l'adéquation des exigences techniques en matière de bruit extérieur sur les matériels circulant en aérien et de bruit intérieur des autres matériels en adoptant les spécifications STI (Spécifications Techniques d'Interopérabilité) à partir de 2009 (cas du MI09) et en respectant les valeurs réglementaires issues des réglementations nationale et européenne (L_{den}, L_n, $L_{Aeq6h\text{-}22h}$, $L_{Aeq22h\text{-}6h}$),
- l'augmentation du nombre de kilomètres meulés, tout mode confondu, pour permettre une occurrence optimisée du meulage préventif sur neuf zones sensibles (avant relance d'une plainte riverain).

3.2 En quelques chiffres ...

Le bruit généré par les transports est la source principale de nuisance sonore perçue par les Franciliens. La circulation ferroviaire et les autobus représentent toutefois moins de 15 % de ces nuisances, loin derrière les deux roues motorisés (35%), les véhicules routiers (24%), les klaxons /sirènes (18%), les avions (10%).

Environ 500 plaintes sont reçues chaque année incriminant la circulation ferroviaire (RER, métro, tramway), routière (bus), les équipements (escaliers mécaniques, ventilateur, sonorisation) ou les chantiers. La RATP investit environ 3,5 millions d'euros en opérations de maintenance dédiées à la réduction du bruit et des vibrations à la source chaque année.

[6] Rapport financier et RSE, Groupe RATP, 2018.

54% des matériels roulants (ferré et routier) de la flotte RATP sont qualifiés de « faible émission sonore ». Le nouvel indicateur intégré en 2018 dans le reporting RSE « Niveaux sonores d'émission des matériels roulants (bus, ferrés) » correspond au nombre de matériel roulant avec un faible niveau acoustique au regard de la directive 92/97/CE, STI (spécifications techniques interopérabilité) et des cahiers des charges internes ; niveau mesuré selon les normes internationales, européennes et nationales (EN ISO 3095, NF S 31-007, NF S31-058, Sturra Test). Le seuil fixé est inférieur ou égal à 78 dB(A) quelle que soit la nature du matériel roulant.

La RATP concentre actuellement son action sur la résorption des « Points Noirs du Bruit » : réduction de 50% des PNB entre 2010 et 2018 (objectif : 0 en 2020). 114 logements restent encore à traiter sur les RER A et B.

3.3 Programme de résorption des Points Noirs du Bruit

Pour limiter les nuisances sonores, la loi « bruit » se décline sur l'ensemble des acteurs du transport (autorité organisatrice, gestionnaire d'infrastructure, opérateur et constructeur de matériel roulant). Par exemple, pour un gestionnaire d'infrastructure (Tableau 6), elle s'articule principalement autour de deux axes :

- la prise en compte des nuisances sonores lors de la construction d'une infrastructure nouvelle ou de la modification ou de la transformation significative d'une infrastructure existante. Les protections doivent alors être calculées en fonction du trafic prévisible à 20 ans et être réalisées avant la mise en service. Leurs performances tiennent compte de l'ambiance sonore préexistante (qualifiée de modérée ou de non modérée). Si une protection à la source n'est pas possible, un traitement en façade est admis. La protection des terrains non encore occupés par des locaux sensibles n'est pas à la charge du gestionnaire de l'infrastructure. Le non-respect de cette prescription au niveau du projet est sanctionné par l'annulation de la Déclaration d'Utilité Publique autorisant les travaux,
- le rattrapage des situations critiques ou « Points Noirs du Bruit » (PNB) sur les infrastructures existantes. Le code de l'environnement organise une politique de traitement des PNB, c'est-à-dire des logements sensibles exposés à un niveau de bruit jugé dommageable pour les occupants. Le traitement des PNB ne bénéficie qu'aux constructions antérieures au classement des voies. Le principe est d'engager des travaux de protection lorsque le niveau de bruit dépasse les seuils réglementaires à deux mètres

en avant des façades. Ces travaux doivent permettre de ramener les nuisances au niveau jugé acceptable (68dB(A) de jour et 63dB(A) de nuit ; horizon 20 ans).

Ainsi, la RATP a entrepris, en 2007 puis en 2012 et 2017, le recensement des points noirs du bruit de ses 192km de tronçons aériens (M1, 2, 5, 6, 8 et 13, RER A, A1, A2, A4, B, B2 et B4, T1, 2, 3, 5, 6, 7 et 8, Orlyval) selon les prescriptions de la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres – résorption des points noirs du bruit des transports terrestres, la directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement[7] et l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

1136 personnes au total étaient impactées par le dépassement des valeurs limites admissibles stipulées par l'arrêté du 04 avril 2006 et/ou par la circulaire du 12/06/2001 (Tableau 7). Ces 1136 personnes se répartissaient sur 11 communes et 4 départements (Paris, les Hauts-de-Seine, le Val-de-Marne et les Yvelines).

Nature des actions	Typologie	Texte réglementaire principal	Temporalité
Action à la source	Nouvelle ou modification significative des infrastructures de transport terrestre	Loi du 31 décembre 2012 L571-9 du code de l'environnement, Décret n°95-22 du 9 janvier 1995, Arrêté du 8 novembre 1999	Tout projet
Action de prévention au niveau des récepteurs	Classement des tronçons aériens à transmettre aux préfets	L571-10 du code de l'environnement Arrêté du 23 juillet 2013	Tous les 5 ans
Action de prévention	Cartographie des tronçons aériens et réalisation des PPBE	directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 Arrêté du 04 avril 2006 Circulaire du 7 juin 2007	Tous les 5 ans
Action curative sur les bâtiments	Recenser et identifier les PNB, Porter ces informations à connaissance du public, Plan d'actions	Art. 15 loi bruit 12 juin 2001, 28 février 2002, 23 mai 2002, 25 mai 2004 COMOP 18	Entre 5 et 7 ans
Action de maintenance	Tenue de respecter la catégorie des tronçons aériens	circulaire du 25 mai 2004 arrêtés préfectoraux de classement	Dés dépassement

Tableau 6 : Synthèse des obligations du gestionnaire d'infrastructure.

[7]Transposée aux articles L572.1 et suivants du Code de l'Environnement.

La RATP espérant tenir rapidement ses engagements vis-à-vis des populations riveraines en intervenant tant sur des actions de réduction du bruit à la source (meulage préventif des voies, réduction du bruit extérieur des matériels roulants, etc.), que par modification des chemins de propagation (implantation d'écrans acoustiques, etc.) et par la réduction à la réception via le traitement de façades, s'est engagée, en 2010, en propre, et dans un programme de résorption du bruit en Ile-de-France (convention ADEME / RATP n°1017C0046) en partenariat avec l'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) qui a pris fin en décembre 2017.

3.3.1 Actions réalisées entre 2012 et 2017 pour la résorption des ZBC 1 et 13

Lors de la contribution de la RATP à l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du département de Paris 2012 – 2017[8], 513 personnes exposées à des seuils supérieurs aux valeurs limites « journée » et 267 à des seuils supérieurs aux valeurs limites « nuit » étaient répertoriées dans deux ZBC ; la ZBC 1 couvrant le secteur Denfert –Rochereau – Cité Universitaire le long du RER A et la ZBC 13 sur la ligne 5 du métro entre Saint Marcel – Quai de la Rapée (Tableau 7).

Zone de Bruit Critique	Ligne	Commune	Logement individuel		Logement collectif		BT*
			nb lgts	nb hab	nb lgts	nb hab	nb PNB
ZBC 1	RER B	Paris	-	-	140	420	0
ZBC 2	RER B	Gentilly	8	22	3	9	0
ZBC 3	RER B	Arcueil	-	-	7	21	0
ZBC 4	RER B	Cachan	2	4	-	-	0
ZBC 5	RER B		2	5	-	-	0
ZBC 6	RER A1	Chatou	6	18	3	9	0
ZBC 7	RER A1	Le Vésinet	5	14	-	-	0
ZBC 8	RER A2	Fontenay-sous-Bois / Vincennes	15	44	140	435	0
ZBC 9	RER A2	Saint-Maur-des-Fossés	1	3	-	-	0
ZBC 10	RER A2		1	3	10	30	0
ZBC 11	RER A4	Bry-sur-Marne	1	3	-	-	0
ZBC 12	T2	Saint-Cloud	1	3	-	-	0
ZBC 13	L5	Paris	-	-	31	93	0
Totaux			**42**	**119**	**334**	**1017**	**0**

*BT = établissement d'enseignements, de soins, de santé ou d'action social.

Tableau 7 : Nombre total de logements individuels et collectifs en fonction des Zones de Bruit Critique identifiées le long des tronçons aériens du réseau RATP.

[8] Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – Infrastructures ferroviaires de l'Etat - Département de Paris 2012 – 2017.

La finalisation des études préalables en juillet 2013 a conduit à une diminution importante du volume de bâtiments à traiter réellement. Les principales causes étaient les suivantes :

- permis de construire supérieur aux critères d'antériorité : 0%,
- niveau sonore en façade de bâtiment inférieur aux critères acoustiques dans une ZBC : 83%,
- traitement acoustique déjà réalisé par les particuliers répondant aux objectifs à atteindre : 3%.

La volumétrie est donc passée sur le département de Paris de 171 logements à 31 logements. Cette diminution drastique est due à la suppression de la ZBC 1 ni ne respectait pas, en fait, l'ensemble des critères de définition d'un PNB.

En effet, du 16 au 17 mai 2013, un point de mesure de 24h avait été installé au 14, Villa Soutine à Paris (RdC, Figure 4); ce point ayant été retenu suite à la fourniture par la mairie du 14ième arrondissement d'un rapport d'étude effectué par la société D2S International réceptionnant les isolements de façade des bâtiments de ZAC Alésia – Montsouris (incluse dans la ZBC 1).

Le Tableau 8 récapitule les niveaux de bruit ambiant (toute source de bruit confondue) et la contribution du RER seule sur les périodes réglementaires jour et nuit.

14, Villa Soutine, 75014 PARIS	Période du 16/05/2013 à 16h au 17/05/2013 à 16h	
Période de référence	L_{Aeq} exprimé en dB(A)	
	L_{Aeq} global	Contribution sonore des RER
Diurne (6h-22h)	69,0	69,0
Nocturne (22h-6h)	62,5	62,5

Tableau 8 : Niveaux sonores, en dB(A), du bruit ambiant et de la contribution seule du RER B relevés au 14, Villa Soutine.

Figure 4 : Implantation du point de mesure en façade du bâtiment sis au 14, Villa Soutine, Paris.

La contribution sonore du RER B est inférieure aux seuils définissant un point noir du bruit (Tableau 3). A titre de comparaison, le Tableau 9 présente un extrait des résultats du diagnostic acoustique effectué par de la société D2S International, en 2006, à la demande, à l'époque, de l'aménageur de la ZAC Alésia - Montsouris.

Point de prélèvement	Etage	Contribution sonore ferroviaire (dB(A))	
		Diurne (6h-22h)	Nocturne (22h-6h)
14, Villa Soutine	1	69,5	64,0
	7	69,5	64,5
9, Villa Méridienne	4	67,5	62,5
11, Villa Méridienne	5	67,5	62,0
5, Villa Soutine	3	68,0	63,0
42, avenue Reille	4	70,5	65,5

Tableau 9 : Contributions sonores des passages de RER au droit de plusieurs bâtiments et plusieurs étages relevées par la société D2S International en 2006.

Les mesures de 2006 corroborent celles de 2013. Tous les niveaux sonores évalués en façade de plusieurs bâtiments répartis aux abords des voies du RER B dans la ZBC 1 sont donc inférieurs aux seuils qualifiants un « point noir du bruit ».

En fait, les écarts constatés entre les niveaux sonores mesurés en 2006 et 2013 et ceux calculés pour l'édition des cartes de bruit selon la directive européenne 2002/49/CE sur le secteur de la ZBC 1 s'expliquent par les vitesses de circulation prises en compte pour les simulations qui correspondent aux vitesses maximales autorisées sur le tronçon. Or, il s'avère que les vitesses constatées lors des différentes mesures sont très inférieures aux valeurs théoriques, notamment compte tenu de l'importance du trafic aux abords de la gare Denfert-Rochereau et des contraintes de régulation de trafic sur ce secteur.

Par conséquent, les bâtiments de la ZBC 1 ne répondent pas aux critères acoustiques d'un point noir du bruit.

Concernant la ZBC 13, afin de résorber les bâtiments en situation de PNB; PNB exclusivement dû à l'apparition de crissement en courbe ; l'ensemble du parc de matériels roulants dits « MF67 » a été intégralement remplacé en 2013 par les modèles de rame dits « MF01 ». Ce nouveau matériel équipé de roues monoblocs et de joncs insonorisants (Figure 5) a permis de traiter le bruit directement à la source. En matière environnementale, le modèle de rame MF01 permet, aussi, un gain de 30% d'énergie par récupération de l'énergie de freinage.

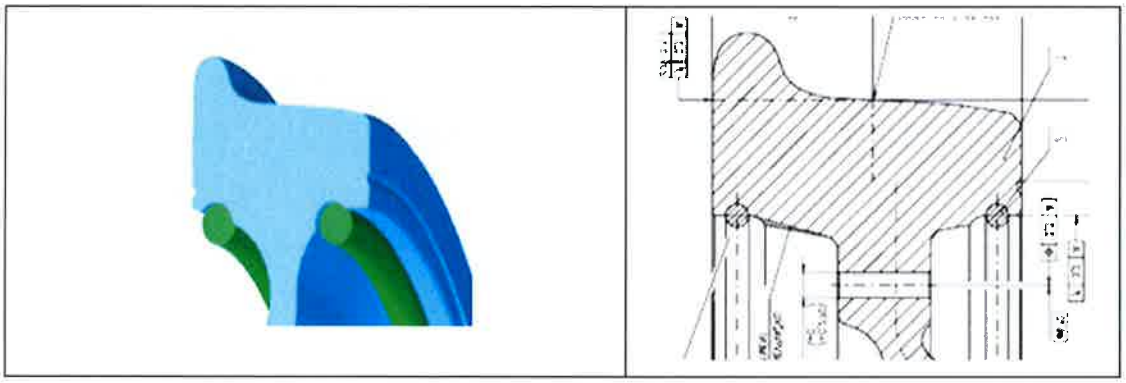


Figure 5 : Double Ring implantés à la RATP pour réduire les crissements en courbe sur le matériel MF01.

La Figure 6 illustre les gains de 5 à 10dB(A) obtenus après le remplacement du parc de MF67 par le MF01.

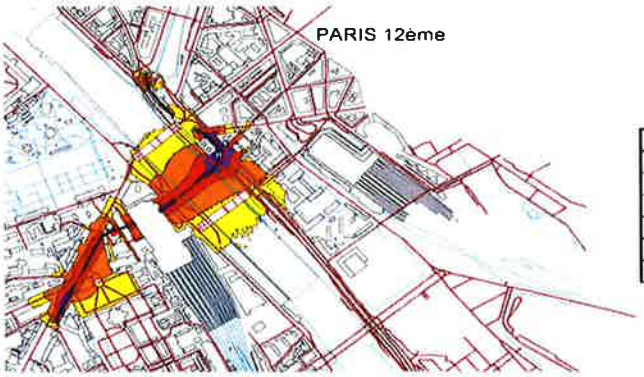
La RATP, par son programme d'actions, a donc tenu l'engagement mentionné dans le PPBE du département de Paris qui prévoyait la résorption de tous ses points noirs bruit d'ici 2017 sur ce département.

3.3.2 Résorption des points noirs du bruit – Périmètre de la convention ADEME / RATP 2010 - 2017

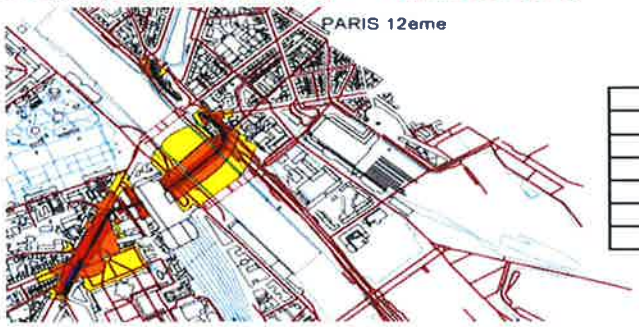
Le périmètre de cette opération couvrait 27 logements individuels et 23 logements collectifs pour une population de 144 habitants répartis sur 8 communes ; cellules grisées dans le Tableau 7. Ici aussi, les phases de validation des critères d'antériorité et de vérification « que chaque bâtiment dans une ZBC est bien en situation de PNB » ont conditionné fortement la réalisation des travaux. Ainsi, la finalisation des études préalables en juillet 2013 a conduit à une diminution importante du volume de bâtiments à traiter réellement. Les causes identifiées étaient les suivantes :

- date de permis de construire ne répondant pas aux critères d'antériorité : 4%,
- refus des propriétaires de réaliser des travaux de résorption : 11%,
- mauvaise affectation des locaux (garage, insalubre, ...) : 6%,
- traitement acoustique déjà réalisé par les particuliers répondant aux objectifs à atteindre : 17%.

La volumétrie pouvant bénéficier des travaux de résorption des PNB est donc passée de 49 logements contractualisés par la convention à 33 logements. Sur les 33 logements à traiter, le montant total des travaux effectués s'est élevé à 205124€ pour 20 logements (6 individuels et 14 collectifs, Figure 7).



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés au Métro, Ligne 5
min	max	
55	60	400
60	65	4 600
65	70	1 400
70	75	100
75	-	0



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés au Métro, Ligne 5
min	max	
55	60	1000
60	65	800
65	70	0
70	75	0
75	-	0

Figure 6 : Extrait des cartographies sonores pour l'indicateur L_{den} (en haut avant remplacement du matériel roulant, en bas après remplacement).

Force est de constater que les délais de réalisation de tels travaux chez les particuliers ou dans des copropriétés soumises au vote des Assemblées Générales ainsi que le nombre de reprises à effectuer ont été sous-estimés pour rendre les logements conformes aux objectifs acoustiques.

Ainsi, à ce jour, seuls les logements sis le long du RER A ont fait l'objet des travaux de résorption bien que tous les diagnostics acoustiques et thermiques aient été effectués sur l'ensemble du périmètre de la convention. 60,5% des logements ont bénéficié d'un traitement de façade (fenêtre, porte-fenêtre, porte d'entrée, grille d'aération, coffre de volet roulant).

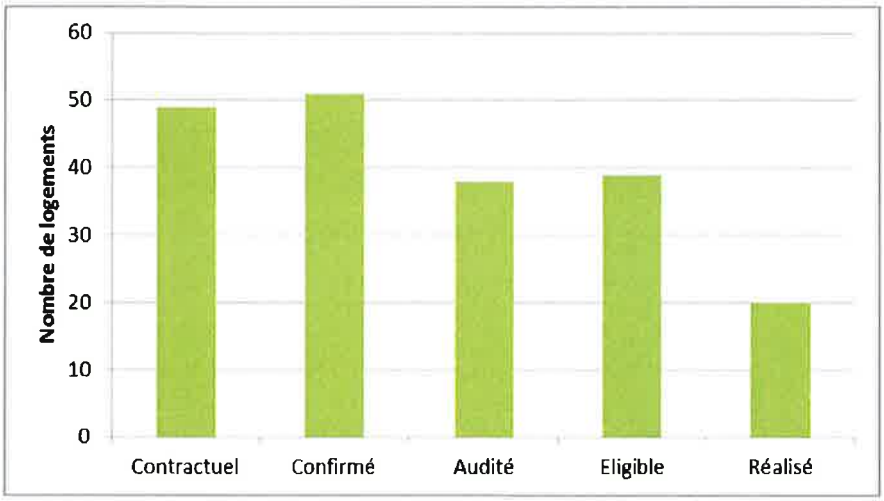


Figure 7 : Evolution du nombre de logements individuels et collectifs inclus dans la convention ADEME / RATP n°1017C0046 de la contractualisation à la réalisation des travaux de résorption des PNB.

L'opération aura contribué à rendre conforme 78% des pièces de vie impactées par des niveaux sonores ne respectant pas les valeurs limites admissibles aux objectifs de la Directive Européenne 2002/49/CE et de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures des transports terrestres. Cette convention a permis de diminuer de plus 50% le nombre de personnes exposées au seuil limite passant de **746 à 334 personnes** en 2017.

En revanche, en 2018, la RATP n'a pas engagé la résorption des 13 logements sis en situation de PNB le long du RER B qui étaient prévus au périmètre car nous attendions la décision de la commune de Vincennes sur le choix de la solution de résorption de la ZBC n°8 (mur antibruit ou traitement de façade) pour mutualiser les marchés de réalisation.

3.3.3 Résorption des Points Noirs du bruit – ZBC n°8 (Tableau 7)

Grâce à la délibération du 16/02/2012 par le Conseil Régional d'Ile-de-France, a été subventionnée une étude d'avant-projet de la sortie du tunnel après la gare de Vincennes jusqu'à la gare de Fontenay – sous- Bois pour optimiser le linéaire, la hauteur et la nature des matériaux des écrans

antibruit et à confirmer un traitement de façade complémentaire sur quatre bâtiments. La commune de Vincennes ayant refusé les conclusions de l'avant-projet eu égard à son désaccord avec la hauteur des murs et à son insertion urbaine a donc lancé en septembre 2018 une concertation sur le choix d'une protection phonique parmi quatre variantes : mur de 5m de haut, 3,5m de haut, 2,5m de haut et traitement des façades uniquement. La concertation achevée, le 20 septembre 2018, a conclu à un 50,6% des personnes favorables aux traitements des façades uniquement et 49,4% à la construction d'un mur antibruit dont 51,3% pour un mur de 5m de haut, 35,5% pour un mur de 3,5m de haut et 13,2% pour 2m. La commune a donc opté pour le traitement de façade ; décision relayée par courriers d'information aux riverains et par la Presse.

Ainsi, une convention étude PRO, DCE et travaux et son avenant approuvés, le 03 juillet 2019, par la commission permanente du Conseil Régional (délibération n°CP 2019-250) sont en cours de signature pour la réalisation d'un mur antibruit au droit des PNB de la commune de Fontenay-sous-Bois prolongé jusqu'à la passerelle piétonne des Sabotiers et de traitements de façade pour les bâtiments sis en situation de PNB sur la commune de Vincennes (Figure 8).

Figure 8 : Schéma d'implantation des écrans acoustiques et des bâtiments en situation de point noir du bruit sur les communes Fontenay-sous-Bois et Vincennes.

3.4 Fourniture de la 3ième échéance des cartes de bruit stratégique (CBS) du réseau ferroviaire RATP

Conformément à la directive européenne 2002/49/CE et à la circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention dans l'environnement, a été transmise, le 16 mars 2018, à l'ensemble des Préfets de la région Ile-de-France l'actualisation dite « de 3ième échéance (2017) » de la cartographie sonore des infrastructures ferroviaires de la RATP. A ce jour, les préfets de l'Essonne, Paris, Seine-et-Marne, Seine-Saint-Denis, Val-d'Oise et des Yvelines ont arrêté les CBS du réseau RATP respectivement via :

- l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°300 du 31 juillet 2018[9],
- arrêté préfectoral n°75-2018-12-20-009 du 20 décembre 2018[10],

[9] Arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°300 du 31 juillet 2018 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

- l'arrêté préfectoral 2018/DDT/SEPR/186 du 13 juillet 2018[11],
- l'arrêté préfectoral n°2018-3256 du 12 décembre 2018[12],
- arrêté préfectoral n°14 946 du 05 décembre 2018[13]
- arrêté préfectoral n°SE 2018-000318 du 28 décembre 2018[14].

L'actualisation de la cartographie sonore des infrastructures ferroviaires de la RATP n'a pas fait apparaître de nouvelles ZBC ou de nouveaux PNB hors ceux présentés aux §3.3.2 et 3.3.3 avec les données d'entrée 2017 en termes d'armement, de matériels roulants, d'offre, etc. En effet, de par sa politique de développement durable, l'objectif de « non génération de PNB » dans tous les projets de création ou de modification significative des infrastructures de transports terrestres permet de maîtriser à contexte réglementaire équivalent les impacts sonores de ses infrastructures.

En revanche, il est impératif au vu des caractéristiques d'exploitation du réseau historique de réaliser une étude acoustique dès lors qu'un des paramètres évolue pour identifier les risques à venir et anticiper les plans d'action; l'ensemble des parties-prenantes devant être informées et déclencher en concertation les études d'impact nécessaires.

3.5 Classement sonore

A l'instar de l'actualisation des CBS, le classement des infrastructures a été transmis aux divers Préfets de la région Ile-de-France, le 09 novembre 2018. Il apparaît un maintien ou une réduction des catégories d'émission sonore (Tableau 11) sur l'ensemble du réseau RATP. Le Tableau 10 synthétise uniquement les secteurs où la catégorie est dégradée.

Ligne	Section homogène	Commune concernée	Catégorie		
			2018	*2011*	*2000*
M1	Pont de Neuilly – Esplanade de la Défense	Neuilly-sur-Seine – Puteaux	3	3	4
M8	Charenton-Ecoles – Ecole Vétérinaire de Maisons-Alfort	Charenton-Le-Pont – Maisons-Alfort	4	4	5
T2	Pont de franchissement du boulevard Henri Sellier (d=50m)	Suresnes	3	5	5

Tableau 10 : Classements sonores mis à jour en 2018 et anciens classements transmis par la RATP en 2000 et 2011.

[10] Arrêté préfectoral n°75-2018-12-20-009 du 20 décembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de Paris (3ième échéance).
[11] Arrêté préfectoral n°2018/DTT/SEPR/186 du 13 juillet 2018 portant publication, dans le département de Seine-et-Marne, des cartes de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an.
[12] Arrêté préfectoral n°2018-3256 du 12 décembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de la Seine-Saint-Denis (3ième échéance).
[13] Arrêté préfectoral n°14 946 du 05 décembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département du Val-d'Oise (3ième échéance).
[14] Arrêté préfectoral n°SE-2018-000318 du 28 décembre 2018 arrêtant les cartes de bruit des infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département des Yvelines (3ième échéance).

La Figure 9 illustre le pourcentage de tronçons aériens classés du réseau RATP par catégorie.

L_{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	L_{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie
$L_{Aeq} > 84$	$L_{Aeq} > 79$	1
$79 < L_{Aeq} \leq 84$	$74 < L_{Aeq} \leq 79$	2
$73 < L_{Aeq} \leq 79$	$68 < L_{Aeq} \leq 74$	3
$68 < L_{Aeq} \leq 73$	$63 < L_{Aeq} \leq 68$	4
$63 < L_{Aeq} \leq 68$	$58 < L_{Aeq} \leq 63$	5

où LAeq est le niveau équivalent, pondéré « A », de la pression acoustique.

Tableau 11 : Correspondance entre « catégorie » et « niveaux d'émission sonore d'une infrastructure de transport terrestre ferroviaire conventionnelle » selon l'arrêté du 23 juillet 2013[15].

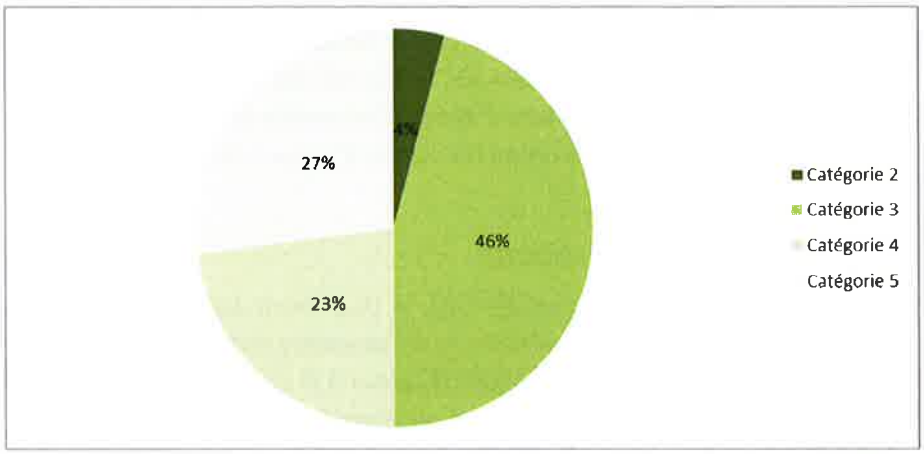


Figure 9 : Répartition des catégories des 192km de tronçons aériens du réseau RATP en l'Ile-de-France.

3.6 Le recensement et le suivi des plaintes « riverains »

La RATP répond chaque année à de nombreuses plaintes de riverain (Figure 10). Marginal, dans les années 60/70, un accroissement significatif est apparu dans les années 80/90. Cette augmentation n'a pas pour origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures mais, elle traduit plutôt, la variation de la sensibilité des riverains (multi - exposition, cumul des niveaux au cours d'une journée, effet socio – culturel, dégradation du cadre de vie, etc.).

L'analyse multi – critère des plaintes permet d'identifier que 75% des celles-ci révèlent un défaut de la voie et conduisent à une opération de meulage qui supprime la cause d'aggravation de la situation jugée « jusque-là supportable » par le plaignant. 25%, au contraire, ne révèlent aucun défaut des états de surface ; une recherche plus exhaustive des causes est alors engagée dont 5% font l'objet de mesures, au domicile, permettant de juger de la gravité de la situation en comparant les valeurs relevées à des gabarits « enveloppe ». Elle montre aussi que, par

[15] Arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

exemple, en 2017, 39% des plaintes sont relatives aux lignes de RER, 49% au métro et 12% au tramway; leur répartition étant fortement corrélée à la nature du réseau à savoir 86% des plaintes d'origine solidienne émanent du métro et 36% des plaintes d'origine aérienne du RER.

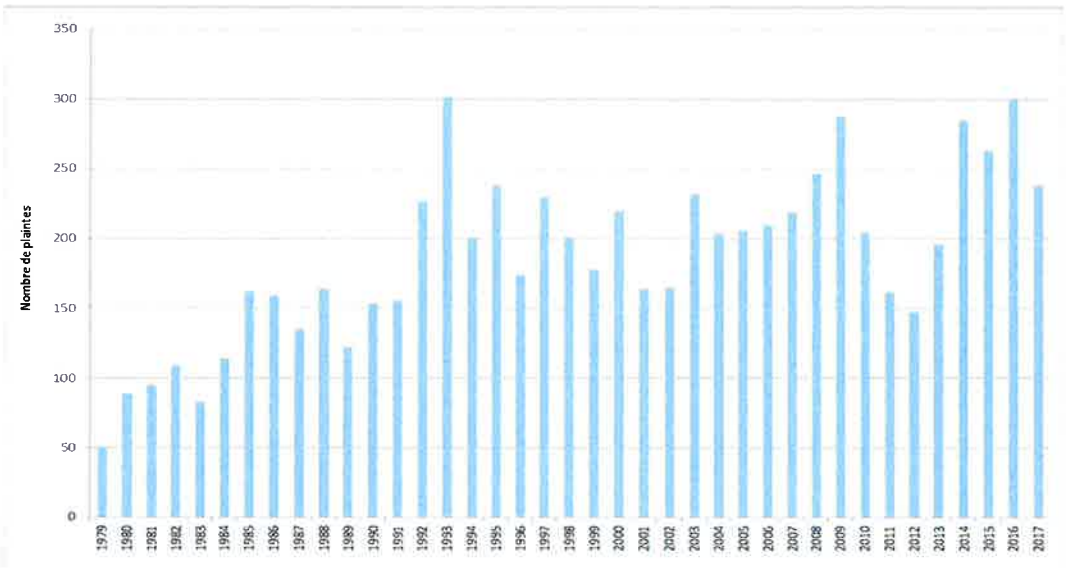


Figure 10 : Evolution du nombre de plaintes reçues par la RATP concernant le réseau ferré.

La première cause de déclenchement d'une plainte, tous modes confondus, est l'usure ondulatoire de la table de roulement du rail (Figure 11). Viennent ensuite les chocs sur des joints et le passage d'appareil de voie puis tout problème lié au bruit de roulement hors défaut signalé ci-contre. Il est à noter, de même, que de par sa nature, les lignes de métro sur pneus telles que les lignes 1, 4, 6, 11 et 14 réduisent fortement l'excitation vibratoire (15 à 20dB, Figure 12).

Figure 11 : Usure ondulatoire sur une section de rail.

A la lecture du PPBE, le Tableau 12 synthétise en fonction des secteurs à enjeux le nombre de plaintes reçues et les actions curatives menées.

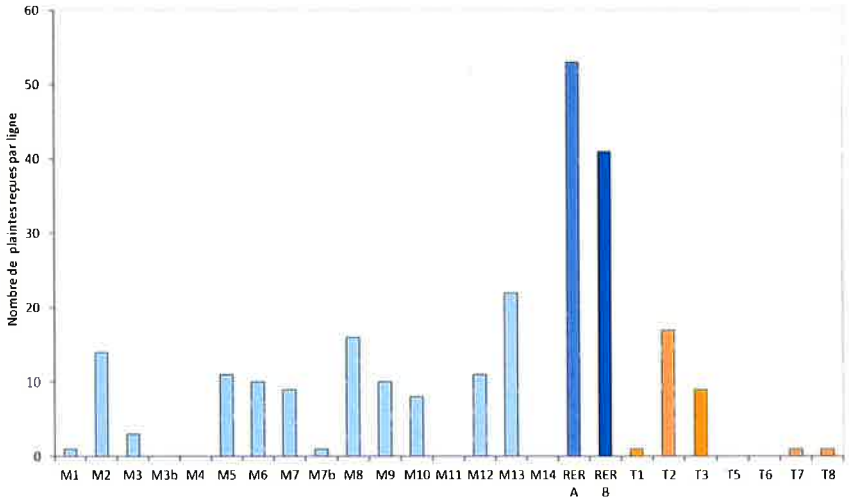


Figure 12 : Répartition par ligne des plaintes reçues en 2017.

3.7 Opération de maintenance concourant à la réduction des niveaux vibratoires et acoustiques émis chez les riverains

Pour garantir d'une part la sécurité des personnes et d'autre part, les niveaux d'émission des tronçons aériens, la RATP procède à des opérations de maintenance du faisceau telles le meulage, l'arasage des joints de signalisation, le remplacement de coupons de rail, etc. Ces opérations qui améliorent l'état de surface du rail contiennent les niveaux acoustiques et vibratoires émis par le couple « matériel roulant / voie » dans l'environnement.

Bien que la RATP soit consciente de la gêne occasionnée par ces opérations de maintenance principalement effectuées de nuit, un meulage permet de réduire les niveaux sonores de 3 à 10dB(A) en fonction de l'état de surface des voies pour des périodes temporelles de 1 à 3 ans. C'est une mesure préventive « phare » en termes de réduction des niveaux sonores d'une infrastructure ferroviaire. Il apparaît clairement que l'arrêt prématuré du meulage sur le réseau renforce systématiquement le nombre de plaintes (Figure 10, exemple année 2003).

3.8 Réalisation des bilans LOTI : une validation des ambitions et de l'adéquation du couple « matériel roulant / voie »

L'article 14 de la loi d'orientation sur le transport intérieur (LOTI)[16] impose la réalisation d'un bilan économique, social et environnemental des grandes infrastructures de transport ayant donné lieu à financement public, en totalité ou partiellement, au moins 3 ans et au plus tard 5 ans après leur mise en service.

[16] Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), n°82-1153 du 30 décembre 1982.

Rappel du secteur à enjeux prioritaires	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Communes	Actions prévues par le gestionnaire	Actions complémentaires souhaitées par la collectivité	Recensement des plaintes et dernières actions réalisées sur la période 2009-2019
Saint-Lazare (n°3, Figure 1)	Métro ligne 13	RATP	Clichy		Prise en compte des nuisances liées à la partie aérienne de la ligne (ville de Clichy)	Pas de plaintes riverain 2013 dernier meulage et reprofilage des rails
Paris Nord-Est (n°4, Figure 1)	Métro ligne 2	RATP	Paris 19ième, 18ième et 10ième			39 plaintes riverains recensées sur ce secteur 2013 dernier meulage et reprofilage des rails Cause principale due au joint mécanique sans possibilité de pose Long Rail Soudé (LRS) sur le viaduc. En revanche, depuis 2012, les nouvelles plaquettes de frein du MF01 et la récupération de l'énergie au freinage ont permis de réduire les bruits de crissement en fin de freinage.
Montparnasse (n°6, Figure 1)	Métro ligne 13	RATP	Malakoff			6 plaintes riverains recensées sur ce secteur 2017 dernier meulage et reprofilage des rails
Vincennes-Charenton (n°7, Figure 1)	RER A	RATP	Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé, Vincennes	Projet de résorption des nuisances sonores du RER A (convention RATP-Etat-Région-MGP-Communes de Fontenay-sous-Bois et Vincennes)	Traitement du secteur aérien (PPBE commune de Saint-Mandé)	75 plaintes riverains recensées sur ce secteur 2019 dernier meulage des voies
Villeneuve (n°8, Figure 1)	RER A	RATP	Boissy-Saint-Léger			4 plaintes riverains sont recensées sur ce secteur 2017 dernier meulage et reprofilage des rails
Communes et EPT ayant signalé des secteurs supplémentaires	RER A	RATP	Bry-sur-Marne		Ecrans antibruit	13 plaintes riverains recensées sur ce secteur 2018 dernier meulage des voies

Tableau 12 : Recensement des plaintes sur les zones à enjeux, par secteur, de la Métropole du Grand Paris impactant le réseau RATP.

Le dossier d'évaluation doit comprendre, entre autres, l'analyse des conditions et de leur coût de construction, de renouvellement, d'entretien et d'exploitation de l'infrastructure, la vérification de la comptabilité du projet avec les schémas directeurs d'infrastructure applicables, etc.

L'évaluation doit aussi faire référence à tous les éléments quantitatifs et qualitatifs relatifs aux avantages et inconvénients, directs et indirects (riverains, voyageurs, etc.), du projet permettant de dégager un REX. Ainsi, il s'agit de confronter les prévisions à partir desquelles les choix antérieurs ont été opérés et les réalités concrètes dans lesquelles ils se sont inscrits, d'analyser et d'expliquer les écarts entre les prévisions du dossier de Déclaration d'Utilité Publique (DUP), document ayant fait l'objet d'une communication au public, et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure ainsi que de vérifier le respect des engagements. Cette confrontation est un retour d'expérience utile qui permet d'améliorer les méthodologies d'évaluation ex-ante, d'éclairer les choix ultérieurs et qui sera valorisé dans le cadre des futurs débats publics. Elle contribue également à crédibiliser l'action publique en rendant compte de l'utilisation des fonds publics. Ce bilan est donc mis à disposition du public.

Sur la période 2009-2019, ont été effectués, par la RATP, les bilans LOTI pour :

- le prolongement de la ligne 13 de Gabriel Péri à Asnières – Gennevilliers – Les Courtilles en 2016,
- le prolongement du tramway T2 d'Issy-Val de Seine à Porte de Versailles en 2018,
- le prolongement du tramway T3a de la station Porte d'Ivry à la station Porte de Vincennes en 2019,
- la création du tramway T3b de la station Porte de Vincennes à la station Porte de la Chapelle, en 2019.

Concernant uniquement les impacts acoustiques, les Tableau 13 et Tableau 14 synthétisent les indicateurs qui ont été quantifiés au regard de la réglementation pour d'une part, la création de la nouvelle voie de tramway ou de métro (Tableau 13) et d'autre part, la suppression ou la diminution de l'emprise routière impactée en fonction d'une ligne aérienne ou souterraine (Tableau 14).

Le Tableau 15 récapitule les impacts acoustiques extraits des bilans LOTI des prolongements et création d'infrastructure au regard des objectifs stipulés dans la DUP et de la réglementation ou ambitions actuelles.

Item acoustique à quantifier	Texte de référence pris en compte	Indicateur évalué
Création d'une nouvelle infrastructure de tramway, de métro	Arrêté du 08 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires	Nature des zones d'ambiance traversée par la future ligne de tramway, métro et limitation des niveaux sonores émis en façade des bâtiments existants
Exploitation du tramway, de métro	Arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit	Définition de la catégorie d'émission – impacte le PLU et les arrêtés de classement préfectoraux
	Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et ses textes d'application dont l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement	Niveaux sonores en façade des plus proches riverains (indicateur L_{den} et L_n) et nombre de personnes exposées aux valeurs limites admissibles – modification des arrêtés préfectoraux arrêtant les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)
	Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres	Apparition de Point Noir du Bruit (PNB)
	Valeurs guides de l'OMS sur la probabilité que le sommeil soit perturbé et sur le nombre de personnes susceptibles d'être « fortement gênées »[17]	Nombre de personnes susceptibles de subir des troubles de sommeil ou de la gêne supplémentaires par rapport à la situation initiale
Tramway ou rame à l'arrêt en station	Décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique[17]	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains
Emission sonore via les systèmes de sonorisation des stations si station aérienne	Décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique[17]	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains
Emission sonore via les équipements techniques (ventilateur, baie d'aération mécanique, ...)	Décret n°2006-1099 du 31 août 2006 relatif à la lutte contre les bruits de voisinage et modifiant le code de la santé publique[17]	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains
Emission sonore des postes de redressement	Arrêté du 26 janvier 2007 relatif aux conditions techniques auxquelles doivent satisfaire les distributions d'énergie électrique[17]	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains

Tableau 13 : Liste des risques à quantifier lors de la création ou le prolongement des futures lignes de tramway ou de métro.

[17] Textes à valeur non obligatoire.

Item acoustique à quantifier	Texte de référence pris en compte	Indicateur évalué
Modification des voies de circulation routière	Arrêté du 05 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières	Nature des zones d'ambiance traversée par les voies de circulation actuelles ou futures et limitation des niveaux sonores émis en façade des bâtiments existants
	Décret du 09 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres	Vérifier si la contribution sonore qui en résulterait à terme serait supérieure, de plus de 2dB(A), à la contribution sonore à terme de l'infrastructure avant cette modification ou transformation
Exploitation des voies de circulation routière	Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit	Modification ou pas de la catégorie d'émission des voies de circulation routière – impacte le PLU et les arrêtés de classement préfectoraux
	Directive 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et ses textes d'application dont l'arrêté du 04 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement	Augmentation des niveaux sonores en façade des plus proches riverains (indicateur L_n) et du nombre de personnes exposées aux valeurs limites admissibles – modification des arrêtés préfectoraux arrêtant les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)
	Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres	Apparition de Point Noir du Bruit (PNB)
	Valeurs guides de l'OMS sur la probabilité que le sommeil soit perturbé et sur le nombre de personnes susceptibles d'être « fortement gênées »[17]	Nombre de personnes susceptibles de subir des troubles de sommeil ou de la gêne supplémentaires par rapport à la situation initiale

Tableau 14 : Liste des risques à quantifier pour une suppression ou une diminution de l'emprise routière.

Item acoustique à quantifier	Indicateur évalué	M13	T2	T3a et T3b
Création d'une nouvelle infrastructure de tramway, de métro	Nature des zones d'ambiance traversée par la future ligne de tramway, métro et limitation des niveaux sonores émis en façade des bâtiments existants	Zone d'ambiance non modérée	Zone d'ambiance non modérée	Au droit des boulevards Masséna et Davout Boulevards Mortier et Ney
Exploitation du tramway, de métro	Définition de la catégorie d'émission – impacte le PLU et les arrêtés de classement préfectoraux	Non concerné (souterrain)	Non traité	Catégorie 5
	Niveaux sonores en façade des plus proches riverains (indicateur L_{den} et L_n) et nombre de personnes exposées aux valeurs limites admissibles – modification des arrêtés préfectoraux arrêtant les Cartes de Bruit Stratégiques (CBS)	Non concerné (souterrain)	Apparition non systématique de crissement en courbe entre la rue d'Ouradour sur Glane et l'avenue Ernest Renan : respect des seuils en façade	
	Apparition de Point Noir du Bruit (PNB)	Non concerné (souterrain)		
	Nombre de personnes susceptibles de subir des troubles de sommeil ou de la gêne supplémentaires par rapport à la situation initiale	Non concerné (souterrain)	Non traité	2% (1%) de la population vivant le long du T3a (T3b) sont susceptibles d'être « fortement gênées » <1% de la population vivant le long du T3a et T3b dont le sommeil est susceptible d'être troublé
Tramway ou rame à l'arrêt en station	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains	Non concerné (souterrain)	Non traité	
Emission sonore via les systèmes de sonorisation des stations si station aérienne	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains	Non concerné (souterrain)		
Emission sonore via les équipements techniques	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des		Non concerné	Non concerné

Item acoustique à quantifier	Indicateur évalué	M13	T2	T3a et T3b
(ventilateur, baie d'aération mécanique, ...)	plus proches riverains			
Emission sonore des postes de redressement	Dépassement des émergences globale et spectrale au droit des plus proches riverains	Non traité	Non traité	Non traité

Légende :

- Impact négligeable ou aucune modification significative avant / après prolongement ou création de l'infrastructure
- Gain ou impact positif et conformité à la réglementation ou à l'ambition fixée en termes d'indicateur
- Gain ou impact négatif et non-conformité à la réglementation ou à l'ambition fixée en termes d'indicateur

Tableau 15 : Synthèse des impacts et respect des objectifs vis-vis de la DUP et de la réglementation applicable ou de l'ambition à atteindre.

Un exemple de valeurs quantitatives pour le T3a est succinctement présenté ci-dessous :

- **Zone d'ambiance sonore :** le Tableau 16 récapitule les niveaux de bruit ambiant, en dB(A), mesurés, aux mêmes points de prélèvement à 2m en façade, avant et après exploitation de la ligne de tramway T3a. Les zones d'ambiance sonore préexistantes non modérées, excepté au 2, rue Pierre Foncin pour la période diurne, n'ont pas significativement évoluées du fait de la prépondérance du trafic routier même après l'arrivée de l'arc T3a.

Emplacement du point de mesure de 24h	L_{Aeq} ambiant exprimé en dB(A)					
	Etat actuel (2017) diurne		Etat actuel (2017) nocturne		*Etat initial (2005-2007)*	
	$L_{Aeq\ 6h\text{-}22h\ Max}$	$L_{Aeq\ 6h\text{-}22h\ Min}$	$L_{Aeq\ 22h\text{-}6h\ Max}$	$L_{Aeq\ 22h\text{-}6h\ Min}$	$L_{Aeq\ 6h\text{-}22h}$	$L_{Aeq\ 22h\text{-}6h}$
21, boulevard Masséna (R+6)	70,0	68,5	64,5	61,0	*71,5*	*65,0*
74, boulevard Davout (R+2)	72,5	72,0	71,0	67,5	*70,5*	*67,5*
2, rue Pierre Foncin (R+3)	64,0	63,0	62,0	58,5	*66,0*	*64,5*
26, boulevard Ney (R+1)	70,5	70,0	70,0	66,0	*72,5*	*71,0*

Tableau 16 : Niveaux sonores mesurés en 2017 (Ville de Paris) et niveaux sonores initiaux (AcoustB) aux abords du T3 Est, exprimés en dB(A).

- **Contribution sonore du tramway T3 et identification des Points Noirs du Bruit :** le Tableau 17 synthétise l'estimation de la contribution sonore des passages de tramways aux points de prélèvement. L'exploitation de la ligne de tramway T3 sise entre les stations Porte d'Ivry et Porte de la Chapelle respecte la réglementation en vigueur. Ces résultats corroborent ceux de l'étude d'impact. Le prolongement de la ligne de tramway T3 n'a pas conduit à la création de PNB pour le réseau RATP ni à un PNB multi - exposition.

Point de mesure	Hauteur	Etat actuel (2017)		Seuil (L_{Aeq})		Conformité réglementaire	
		Contribution sonore des tramways (dB(A))					
		$L_{Aeq\ 6h\text{-}22h}$	$L_{Aeq\ 22h\text{-}6h}$	Diurne	Nocturne	Diurne	Nocturne
34, boulevard Masséna	4m	63,5	56,5	68,0	63,0	Oui	Oui
17, boulevard Davout		61,0	53,5				
76, boulevard Davout		57,0	49,4				
36, boulevard Mortier		61,0	53,5				
19, boulevard Serrurier		58,5	51,0				
30, boulevard d'Algérie		67,5	59,5				
17, avenue Corentin Cariou		51,5	44,5				
26, boulevard Ney		59,0	51,5				
189, boulevard Macdonald		57,5	50,5				

Tableau 17 : Conformité réglementaire du prolongement du T3 de Porte d'Ivry à Porte de la Chapelle.

- **Classement sonore :** le tramway T3 entre la Porte d'Ivry et la Porte de la Chapelle est classé en catégorie 5.
- **Plaintes « riverains » aux abords de la ligne de tramway T3 entre les stations Porte d'Ivry et Porte de la Chapelle :** depuis la mise en service du prolongement de la ligne de tramway T3a, une seule plainte nous a été adressée et traitée en 2015 par meulage.
- **Impact de la diffusion des messages via le système de sonorisation des stations :** les niveaux sonores générés par les diffusions de messages en station sont conformes au décret du 31/08/2006, car les émergences spectrales et globales nocturnes évaluées au droit des deux stations types (quais décalés et quais face à face) les plus proches des riverains sont inférieures aux seuils nocturnes (Figure 13).

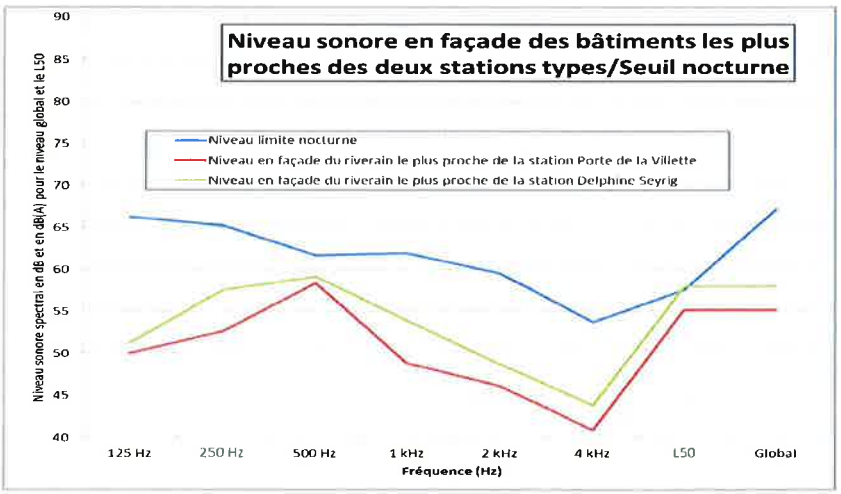


Figure 13 : Niveaux sonores prévisionnels nocturnes, estimés en façade, au droit des deux stations types les plus proches des riverains, lors de la diffusion d'annonces, par rapport aux valeurs limites admissibles.

- **Impact acoustique du tramway à l'arrêt en station** : l'évaluation de l'émergence en fonction des trois types de bruit résiduel au regard de l'objectif admissible de +3 dB(A) sur la période 22h-7h est synthétisé dans le Tableau 18.

	Niveau sonore en dB(A)		
	L_{Aeq}	L_{50}	L_{90}
T3a - Bruit résiduel	66	58	52
T3a – Emergence	0	0	2

Tableau 18 : Emergence issue d'un tramway à l'arrêt de la ligne T3a en station en fonction de trois types de bruit résiduel.

- **Impact sanitaire :** en s'inspirant de la méthode d'évaluation des impacts sanitaires proposée par l'ANSES[5], une estimation des impacts sanitaires potentiels extra-auditifs liés à l'exploitation de la ligne T3a actuelle peut être quantifiée via les relations doses –réponses issues de l'OMS2018 et en tenant compte des dernières corrélations entre exposition et études épidémiologies associées. Il apparaît à titre indicatif :
  - qu'environ 88% de la population habitant le long de la ligne T3a sont exposées à des niveaux inférieurs à 54dB(A) en journée (Figure 14),
  - que le nombre de personnes susceptibles d'être « fortement gênées » est d'environ 3961 personnes soit 2% de la population vivant le long du T3a,
  - que le nombre de personnes dont le sommeil est susceptible d'être troublé est d'environ 589 personnes soit <1% de la population vivant actuellement le long de la T3a.

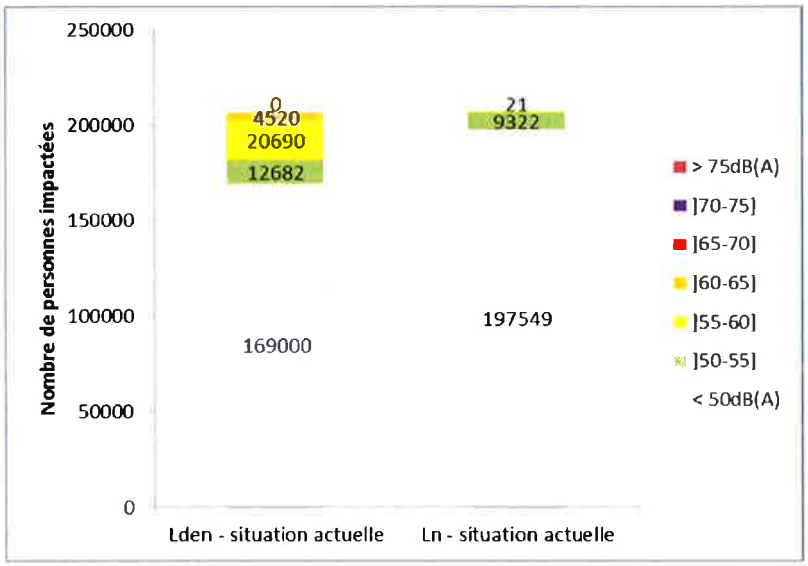


Figure 14 : Répartition de la population sise le long de la ligne T3a en fonction de leur exposition actuelle au bruit.

3.9 Une adéquation subtile des responsabilités des acteurs du ferroviaire sur le réseau historique

L'introduction de nouveaux matériels roulants sur une infrastructure donnée qui n'a pas été dimensionnée pour celui-ci et qui n'est pas modifiée au sens de l'Art.2 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres (codifié à l'article R.571-32 et suivants du code de l'environnement) ne conduit pas à la réalisation d'étude des impacts acoustique et vibratoire ; étude qui pourrait prévenir les risques d'une adéquation non optimisée entre le niveau d'émission du futur matériel roulant, l'offre (trafic, vitesse, période soirée / nuit) et les niveaux sonores mesurés ou estimés, à l'heure actuelle, illustrés sur les CBS. Ainsi, le gestionnaire d'infrastructure ne peut porter à lui seul la résorption des PNB générés ou des foyers de plaintes par l'investissement dans des solutions curatives coûteuses. Les autorités organisatrices et/ou exploitants doivent impérativement maîtriser ce risque en collaboration étroite avec les constructeurs afin de converger à minima vers un GAME[18] des niveaux acoustiques existants tant en spectre qu'en niveau.

Un nouvel indicateur a donc été intégré en 2018 dans le reporting RSE « Niveaux sonores d'émission des matériels roulants (bus, ferrés) » correspondant au nombre de matériel roulant avec un faible niveau acoustique au regard de la directive 92/97/CE, STI (spécifications techniques interopérabilité) et des cahiers des charges internes ; niveau mesuré selon les normes internationales, européennes et nationales (EN ISO 3095, NF S 31-007, NF S31-058, Sturra Test). Le seuil fixé est inférieur ou égal à 78 dB(A) quelle que soit la nature du matériel roulant.

Ainsi, 54% des matériels roulants (ferré et routier) de la flotte exploitée par la RATP sont qualifiés de « faible émission sonore » ; les matériels roulants ferré (RER, métro fer et pneumatique, tramway, VAL) représente 45% de celle-ci (Figure 15). Un exemple de gains en termes d'émission acoustique des RER est illustré Figure 16.

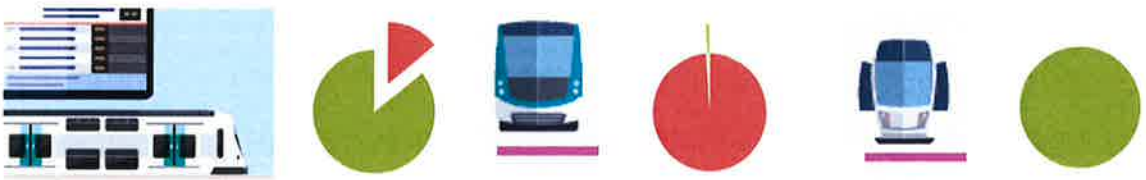


Figure 15 : Pourcentage de matériel roulant, par mode, à « faible émission sonore » (en vert <78dB(A)) exploité par la RATP en 2018.

[18] Globalement Au Moins Equivalent.

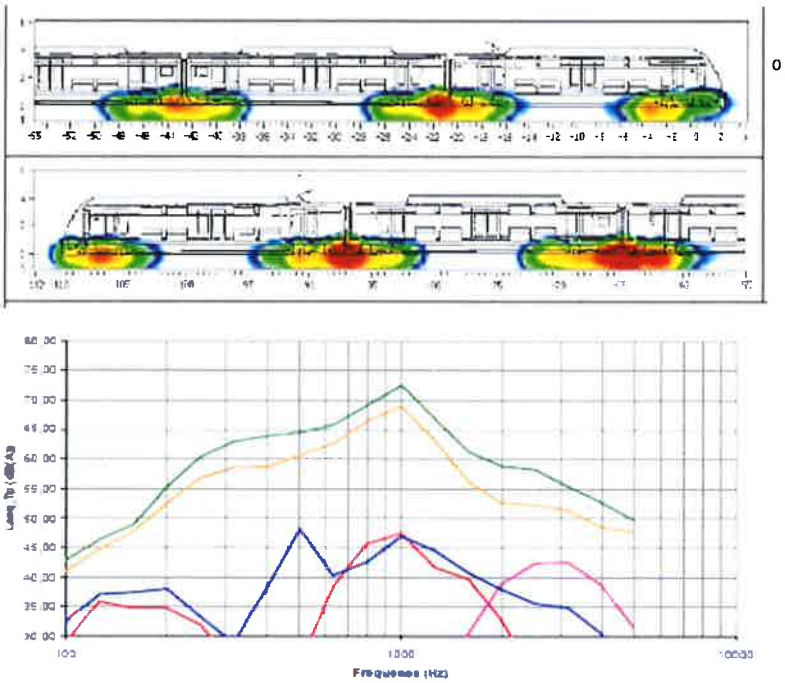
Figure 16 : Niveaux sonores, en dB(A), des divers matériels roulants circulant ou ayant circulé sur le RER A, à 80km/h et à 7,5m de l'axe de la voie (NF EN ISO 3095).

Outre la validation de l'adéquation du matériel roulant sur le réseau historique, la connaissance détaillée des caractéristiques de chacun des matériels roulants (bruit intérieur, extérieur, confort vibratoire, vibrations transmises au sol, etc.) est en atout majeur pour définir les spécifications des futurs matériels et identifier les axes d'amélioration des matériels en exploitation (rétrofit, actions de recherche ciblées sur un équipement particulier, etc.). Ainsi, la RATP a caractérisé, par mesures d'antennerie, ces matériels roulants de type tramway, métro et RER (Figure 17).

3.10 Consignes d'exploitation

3.10.1 Mise sous - tension des rames

Quelques rames sont maintenues sous-tension sur le réseau, aux heures creuses en milieu de journée, pour répondre rapidement à un incident sur la ligne nécessitant, par exemple, un échange de matériel roulant pour garantir l'offre de transport. De plus, pendant la période hivernale, lorsque les températures sont négatives, l'ensemble du parc doit être maintenu sous-tension pour pouvoir assurer au matin les dégarages dans de bonnes conditions. Il s'agit, par conséquent, dans ce cas de contraintes d'exploitation incontournables. Par contre, en dehors de ces périodes, la RATP sensibilise les conducteurs à éviter tout maintien sous-tension inutile combinant ainsi une réduction des nuisances sonores à une réduction de l'empreinte écologique de notre activité.



- 1- bogie moteur
- 2- bogie porteur
- 3- selfs diverses
- 4- compresseur
- 5- pantographe

Figure 17 : Hiérarchisation des sources de bruit (source ranking) sur une rame de MI2N par mesures d'antennerie[19].

3.10.2 Niveau sonore des avertisseurs

Le niveau sonore des avertisseurs, familièrement nommé « klaxon », est défini par des normes internationales et européennes dont les matériels roulants doivent impérativement respectés pour des raisons de sécurité. Par exemple, le code UIC 644 précise qu'à 5m de l'axe de l'avertisseur, le niveau sonore doit être compris entre 120 et 125dB(A). Les Spécifications Techniques d'Interopérabilité mentionnent le respect d'un niveau de 95dB(A) à l'intérieur de la cabine de conduite. Consciente de la gêne possible résultant de l'utilisation de ces avertisseurs, la RATP sensibilise régulièrement les divers collaborateurs (exploitation, mainteneur, chantier, etc.) à respecter les consignes de sécurité tout en préservant le cadre de vie des riverains particulièrement la nuit.

[19] Signal Développement, « Imagerie acoustique au passage d'un RER – MI2N », SD/AM/1209/08/RA, 2009.

3.11 Installations Classées soumises à Autorisation (ICPE)

Le Groupe RATP poursuit un plan de certification de ses activités : certification QSE (Qualité, Sécurité, Environnement) pour la plupart de ses activités industrielles, ISO 50001 (management de l'énergie) et des démarches d'amélioration continue conduites notamment selon la méthodologie EFQM (European Foundation for Quality Management). La RATP s'est donc engagée contractuellement avec Ile-de-France Mobilités à mettre en œuvre un système de management environnemental sur tous ses sites industriels d'ici 2020. Fin 2018, 89% des sites industriels sont certifiés ISO14001 (Figure 18).

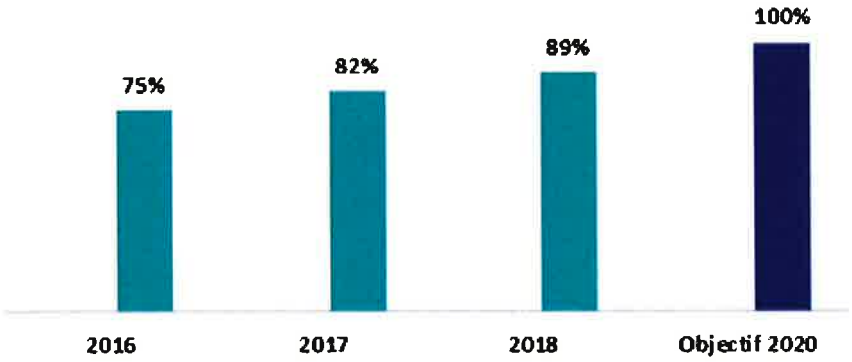


Figure 18 : Pourcentage de sites industriels certifiés ISO14001.

Ainsi, dans cette démarche de progrès continus par la maîtrise et l'anticipation de tous les aspects qui relèvent des responsabilités de la RATP en termes d'utilisation des ressources ou d'impacts sur le milieu naturel et sur les riverains, des mesures des niveaux de bruits ambiant et résiduel en limite de propriété sont réalisées conformément à la réglementation relative aux Installations Classées pour la Protection de l'Environnement (ICPE). Selon les situations d'implantation de sites et la nature des sources, un suivi vibratoire est aussi effectué dans les habitations limitrophes. Ces mesures permettent dans un premier temps de dresser un état des lieux des nuisances acoustiques et vibratoires en façade des plus proches riverains ou dans les bâtiments occupés par des tiers et débouchent sur des actions correctives si la réglementation n'est pas respectée. Parallèlement, les sites soumis à autorisation (ICPE-A) ont fait l'objet de cartes de bruit stratégiques (CBS) conformément aux spécifications de la directivité 2002/49/CE. Seules sont illustrées en Annexe 3, les CBS des treize ICPE-A sises dans le territoire de la MGP (Figure 19). Aucun de ces sites ne montrent de dépassement des valeurs limites de jour comme de nuit (Annexe 3).

Figure 19 : Implantation des ICPE-A appartenant ou exploitées par la RATP sur le territoire de la MGP (étiquette jaune = centre bus, orange = poste à haute tension, vert = atelier de maintenance métro, bleu = atelier de maintenance RER).

4 Futur programme d'actions

De par sa politique RSE et ses engagements, la RATP réaffirme :

- la résorption des derniers Points Noirs du Bruit (PNB) sur le réseau historique à savoir 114 logements répartis sur les communes d'Arcueil, Cachan, Fontenay-sous-Bois, Gentilly et Vincennes,
- la non création de bâtiments en situation de PNB pour tout projet de création (prolongement du T3 Ouest, ...) ou de transformation ou de modernisation d'une infrastructure (adaptation à l'arrivée du MF19 ou TW20 par exemple),
- la vérification de l'adéquation des exigences techniques en matière de bruit extérieur sur les matériels circulant en aérien en respectant principalement les valeurs issues des réglementations nationale et européenne (L_{den}, L_n, $L_{Aeq6h-22h}$, $L_{Aeq22h-6h}$),
- l'optimisation des opérations maintenance pour respecter les classements acoustiques qui seront prochainement arrêtés (mise à jour 2018),
- l'investigation sur la réduction de la propagation du bruit via les écrans expérimentaux de faible hauteur (<1m) très proches de la source[20] (Figure 20) ou des solutions réduisant l'amplification acoustique, principalement, de certaines poses béton (Figure 21) telles que la mise en place de matériau absorbant directement sur la plate-forme,

[20] Infrastructure ferroviaire : bruit émis par les matériels roulant ferrés et pneumatiques, C. Fillol & F. Poisson, Acoustique&Technique, numéro 77, 2014.

d'écrans – merlons, de traverses et semelles innovantes, etc. Outre le développement de nouvelles méthodes de quantification des performances acoustiques de ces prototypes, devront aussi être pris en compte dans leurs dimensionnements et leurs intégrations les principes constructifs et architecturaux ainsi que des contraintes techniques locales notamment :

- les contraintes techniques pour implanter ces solutions sur des sites existants,
- les contraintes architecturales / urbanistiques,
- les contraintes de réalisation,
- les contraintes de maintenance (pérennité des matériaux, engagement du gabarit, fixation des matériaux, etc.),
- les contraintes liées à la sécurité (évacuation des passagers, entretien de la voie (bourrage, meulage, reprofilage, etc.), cheminement des inspections, ...),
- les contraintes administratives et juridiques (propriété, responsabilité, ...),
- le modèle économique lié à la réalisation et surtout à la maintenabilité dans le temps des performances des solutions optimisées.

Figure 20 : Illustration de plusieurs types de solution de réduction du bruit entre une source et un récepteur.

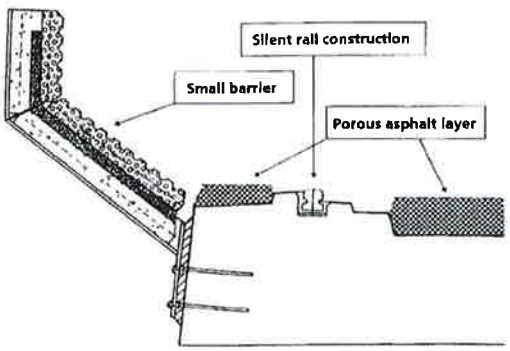


Figure 21 : Quelques principes de réduction du rayonnement acoustique des poses sans ballast[21].

[21] « Slab track systems for high-speed railways », Georgios Michas, Royal Institute of technology, 2012,

A la lecture des axes du plan d'actions du futur PPBE de la MGP et de l'identification des huit zones à enjeux prioritaires, la RATP convient qu'à travers des ateliers pilotés par la MGP vu que les diverses autorités compétentes n'ont pas encore été consultées simultanément pour clarifier, partager et quantifier les situations de multi – exposition identifiées par la MGP :

- de croiser les méthodes de calcul des impacts sanitaires extra-auditifs pour les situations de multi-exposition puisque non standardisées via l'action n°4 « Etudes d'approfondissement des connaissances ». Ce partage permettra aussi de vérifier la cohérence des données des études d'impact menées par la RATP à échelle d'une ligne par rapport à une zone à enjeux. Cette évaluation sera partagée pour les axes routiers en dépassement coïncidant avec un tronçon aérien d'une ligne de métro tel que la D61A avec la ligne 13 et le boulevard de la Chapelle avec la ligne de métro 2,
- de sensibiliser les urbanistes et de proposer des recommandations concernant le dimensionnement des isolations de façade aux droit de nos activités d'exploitation et de maintenance qui engendrent des signatures spectrales particulières via l'action n°7 « Urbanisme : amplifier la prise en compte du sonore via le SCOT, PLUi et PCAE »,
- de partager une cartographie des plaintes impliquant les gestionnaires d'infrastructures mais aussi syndics, collectivités, etc. croisée avec celles des travaux déclarés sur le territoire de la MGP afin de prioriser et/ou de mutualiser les solutions curatives.

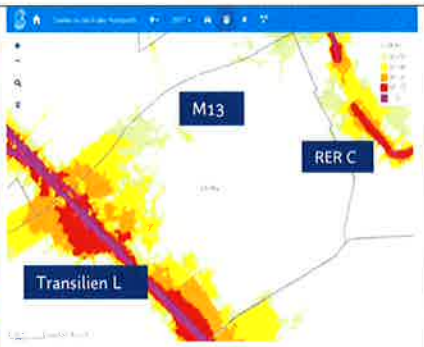
LISTE DE DIFFUSION

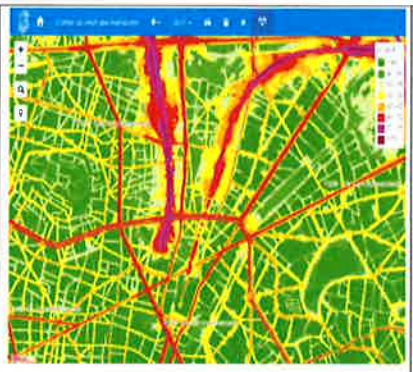
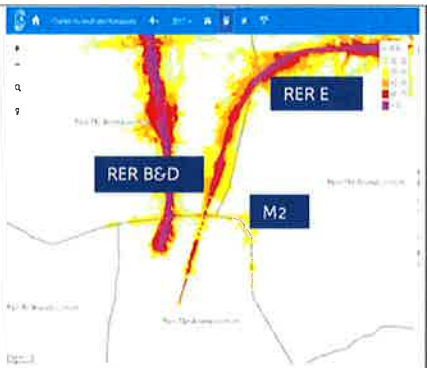
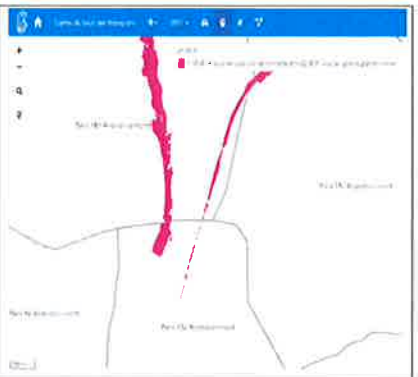
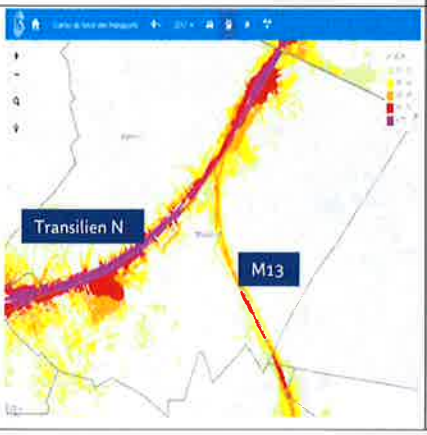
Jacques-Alain BENISTI, Conseiller Métropolitain délégué à la mise en œuvre des mesures de lutte contre les nuisances sonores et aéroportuaires

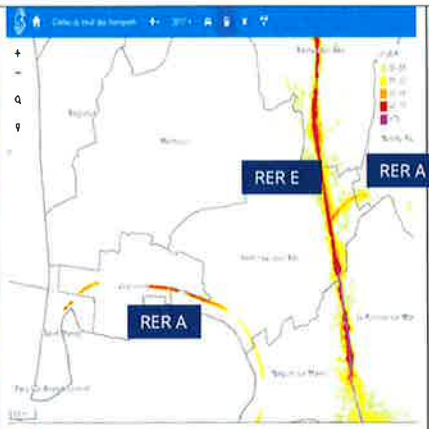
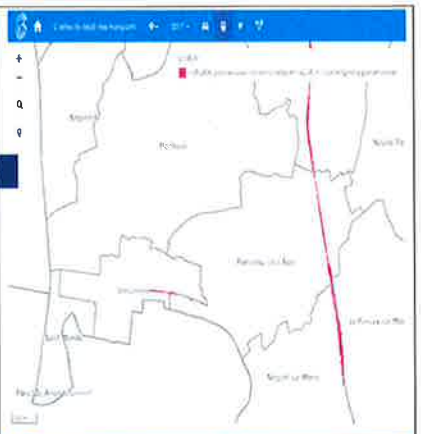
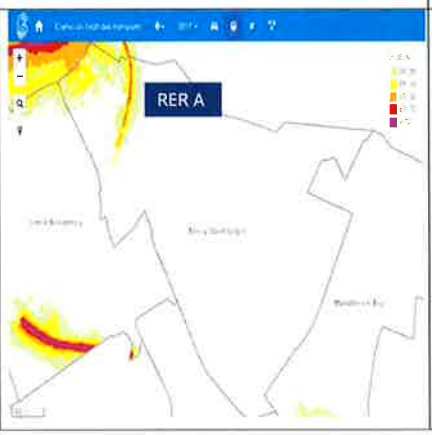
Isabelle BELLANGER (EDT / ADT94)
Jérôme BETTOCHI (EDT / ADT93)
Sylvestre COSTA (GDI / OPM)
Marie-Claude DUPUIS (SID/DIR)
Claire LEMOIS (GDI / VOIE)
Raphaël RENE-BAZIN (EDT / ADT75)
Eric TARDIVEL (EDT / ADT92)
Paul TIRVAUDEY (SDG / PRE)

« Track design handbook for light rail transit », Transit Cooperative Research Program, report 155, 2012,
« Railway Noise and Vibration : Mechanisms, Modelling and Means of Control », David Thompson, 2009,
etc.

5 Annexe 1 : Comparaison des cartes de bruit toute source confondue et les du réseau ferré – Indicateur L_n

Secteur impacté – Ligne - Communes	Carte de bruit – Indicateur L_n – Toute source de bruit confondue	Carte de bruit – Indicateur L_n – Source ferroviaire	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_n -Source ferroviaire
Saint-Lazare – M13- Clichy			

Paris Nord-Est – L2 - Paris (19ième, 18ième et 10ième)			
Montparnasse – M13 – Malakoff			

Vincennes-Charenton – RER A – Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé et Vincennes			
Villeneuve (n°8, Figure 1) – RER A – Boissy-Saint-Léger			

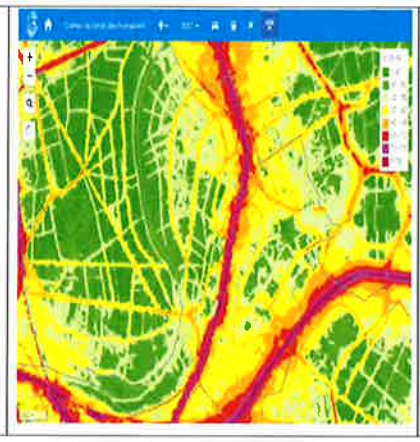
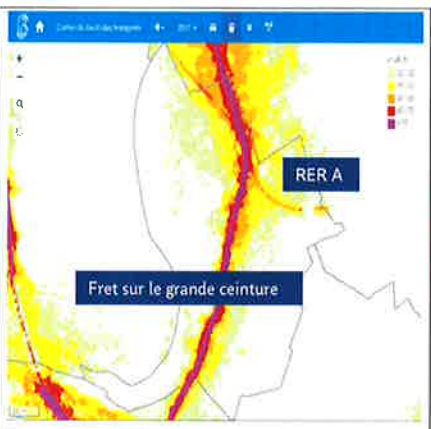
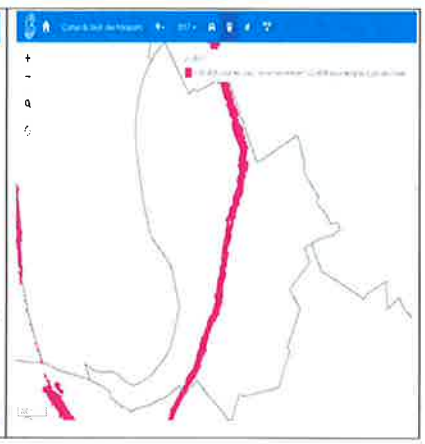
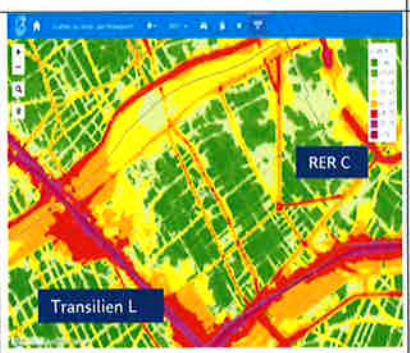
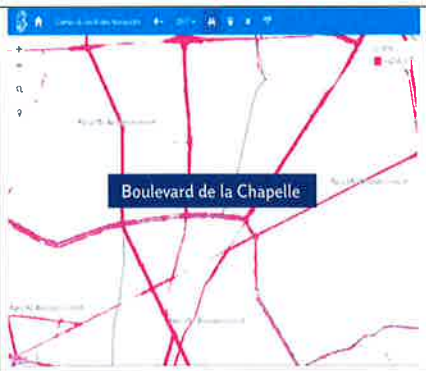
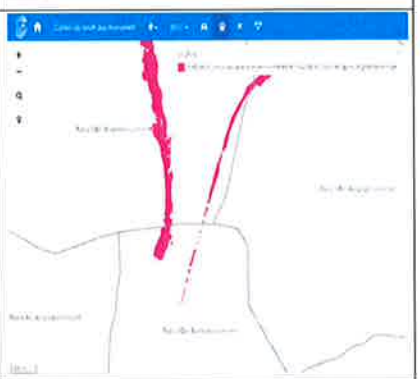
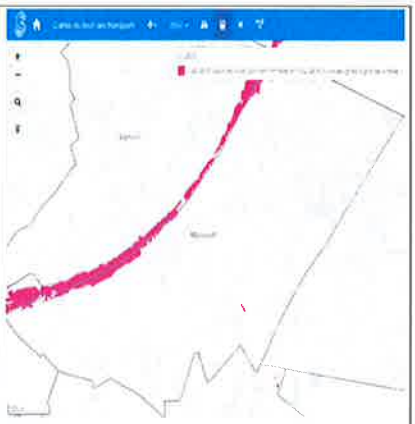
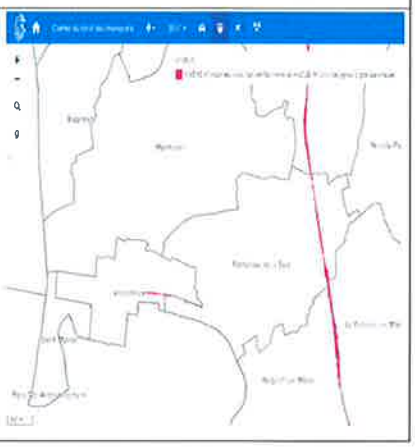
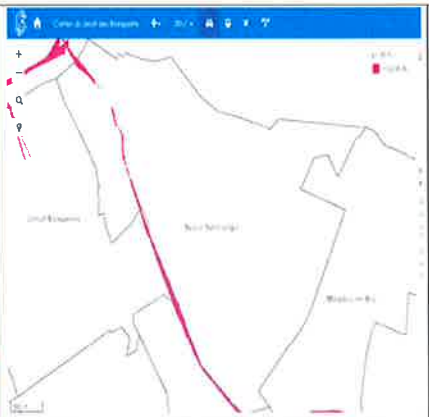
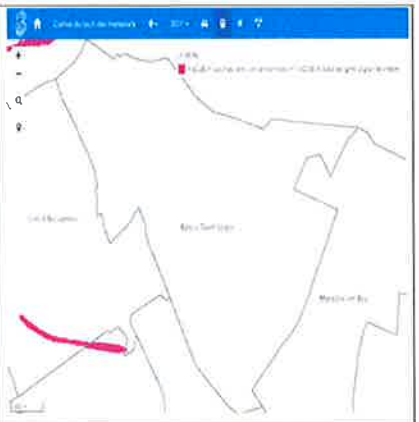
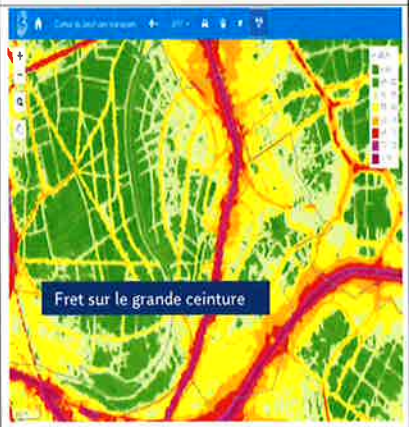
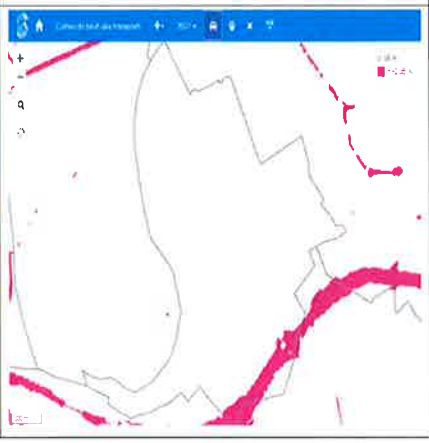
Hors secteur - RER A – Bry-sur-Marne			

Tableau 19 : Cartographie sonore[2] toute source de bruit des transports confondue, du réseau ferré uniquement et carte de dépassement des seuils limites admissibles réglementaires - Indicateurs L_{n}.

6 Annexe 2 : Comparaison des cartes de dépassement du réseau routier à celles du réseau ferré – Indicateur L_n

Secteur impacté – Ligne - Communes	Carte de bruit – Indicateur L_n – Toute source de bruit confondue	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_{den} - Source routière	Carte des zones de dépassement de l'indicateur L_n -Source ferroviaire
Saint-Lazare – M13- Clichy			
Paris Nord-Est – L2 - Paris (19ième, 18ième et 10ième)			

Montparnasse – M13 – Malakoff			
Vincennes-Charenton – RER A – Fontenay-sous-Bois, Saint-Mandé et Vincennes			

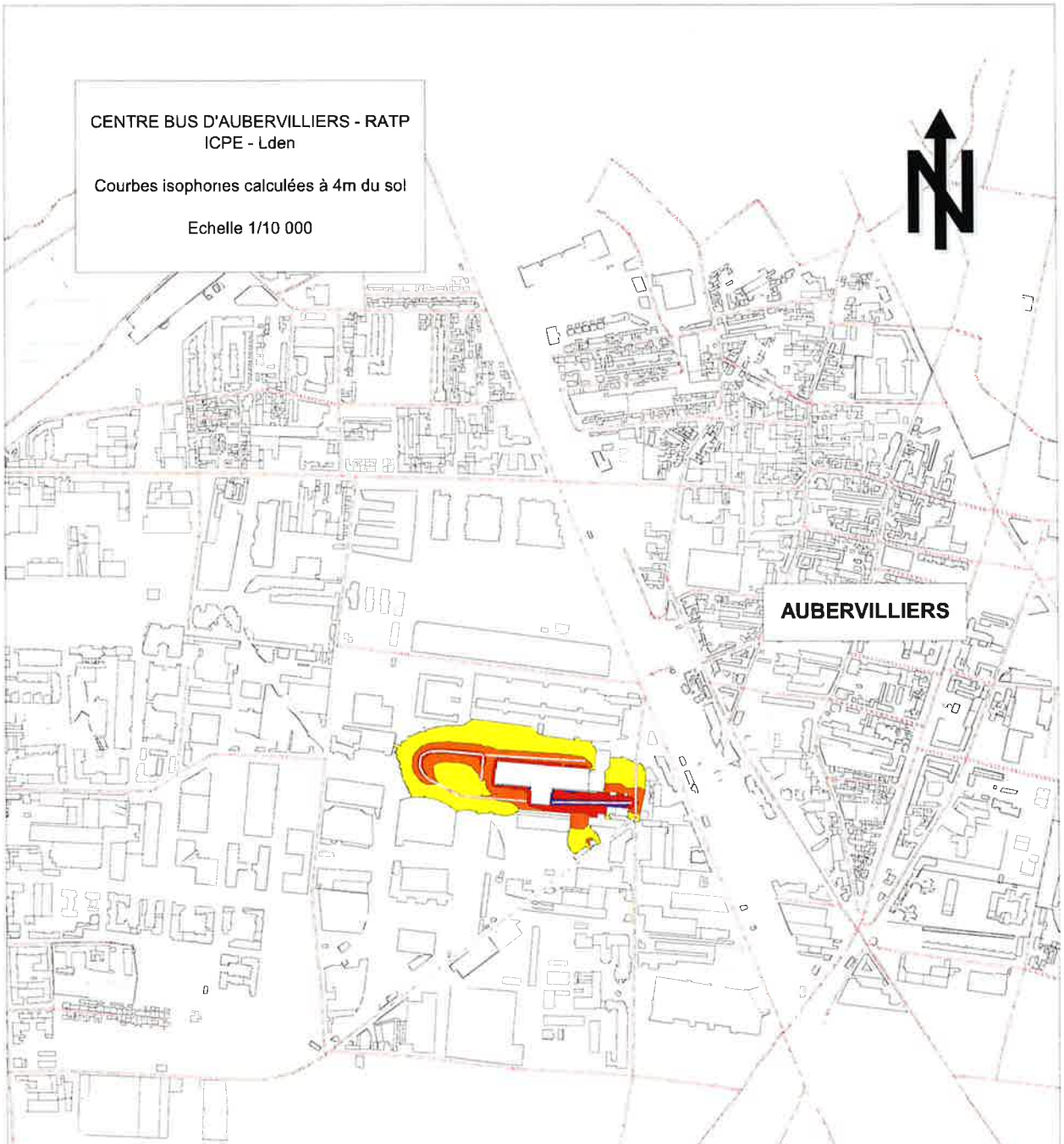
Villeneuve (n°8, Figure 1) – RER A – Boissy-Saint-Léger			
Hors secteur - RER A – Bry-sur-Marne			

7 Cartes de bruit stratégique des ICPE-A sur le territoire de la MGP

CENTRE BUS D'AUBERVILLIERS - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Aubervilliers)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

RATP

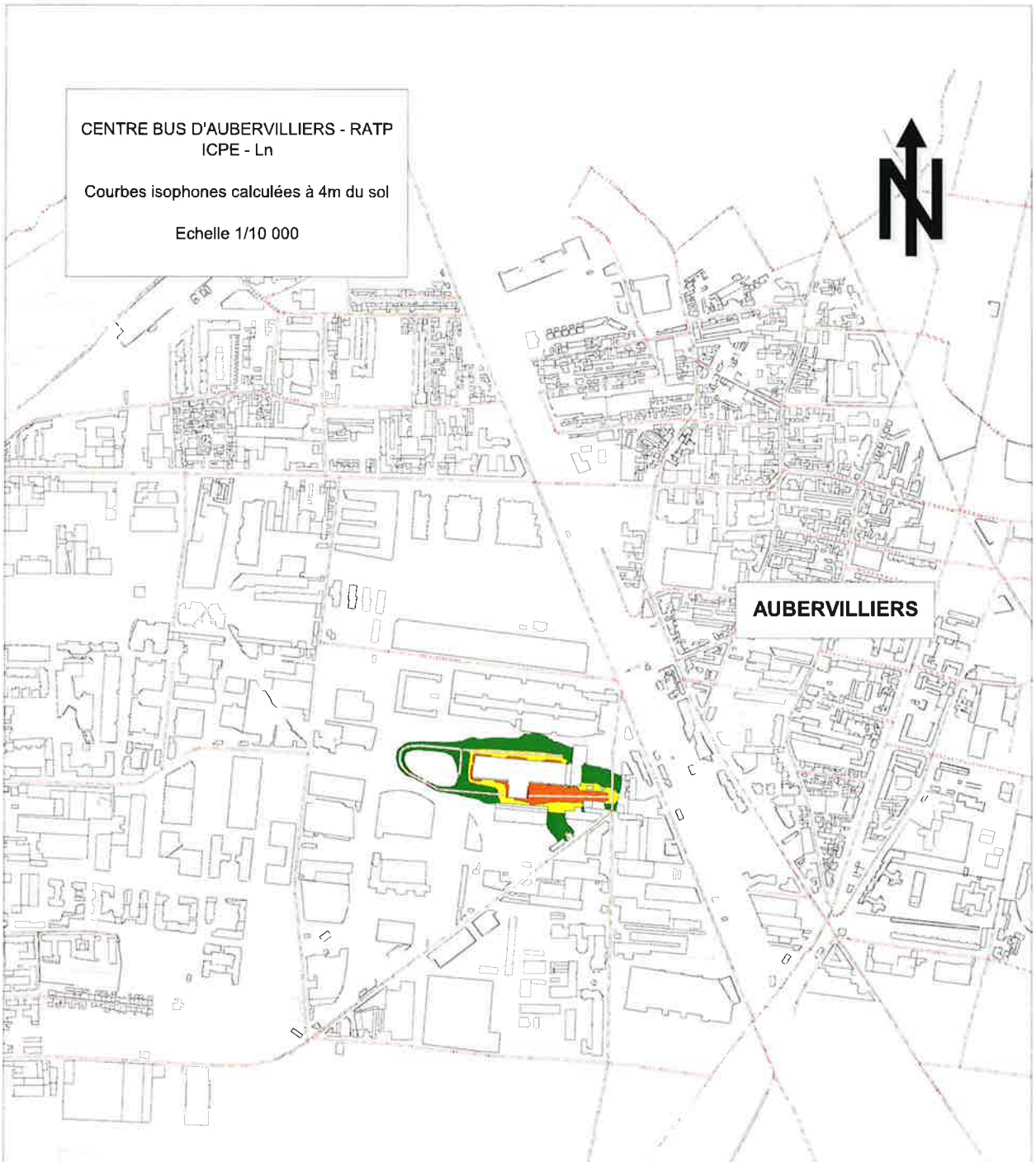
février 2019

Bd TOPO

CENTRE BUS D'AUBERVILLIERS - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



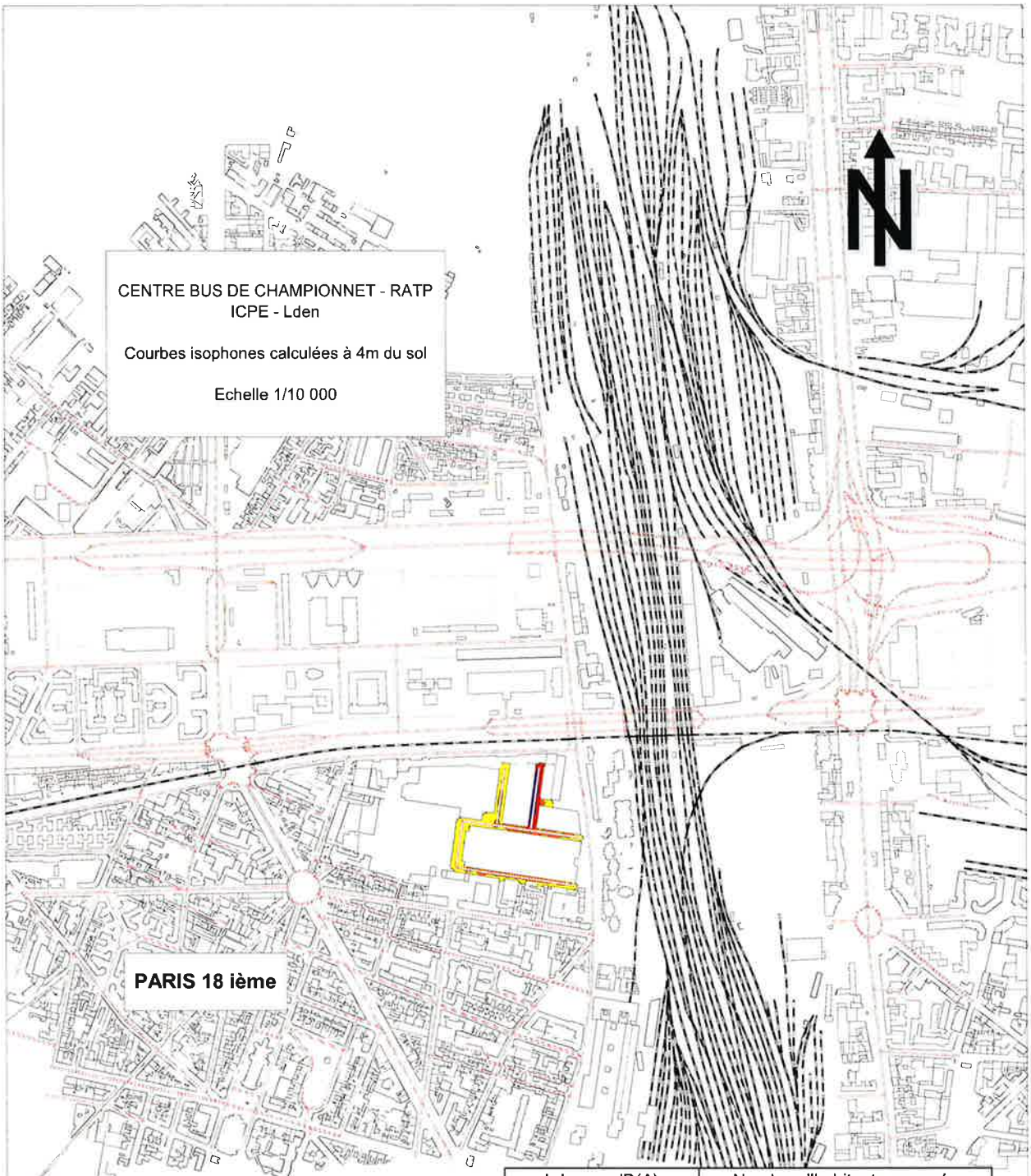
Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Aubervilliers)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

février 2019

Bd TOPO



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Championnet)
min	max	
55	60	100
60	65	0
65	70	100
70	75	0
75	-	0

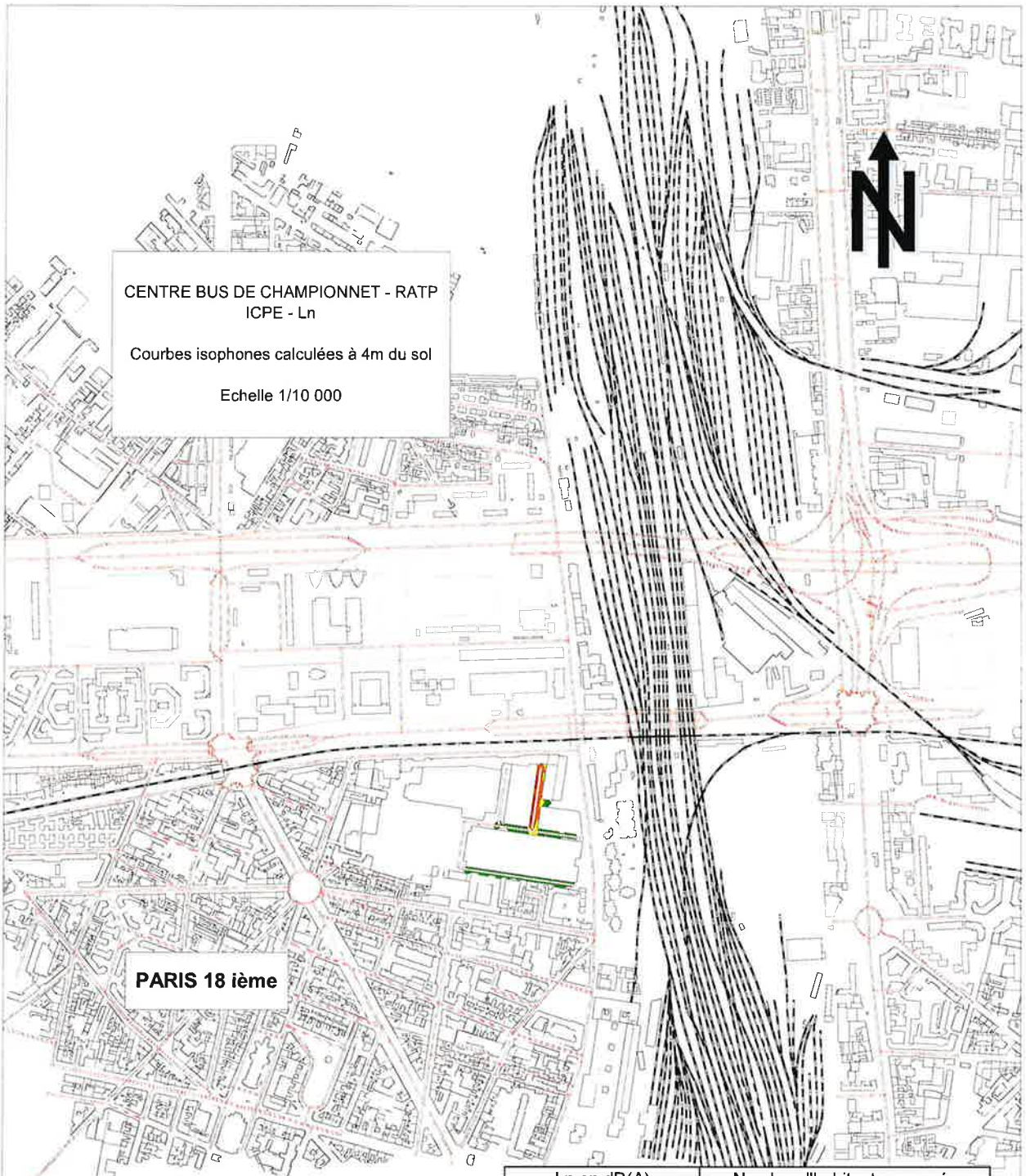
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

RATP

février 2019

Bd TOPO



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Championnet)
min	max	
50	55	0
55	60	100
60	65	0
65	70	0
70	-	0

Légende, Ln

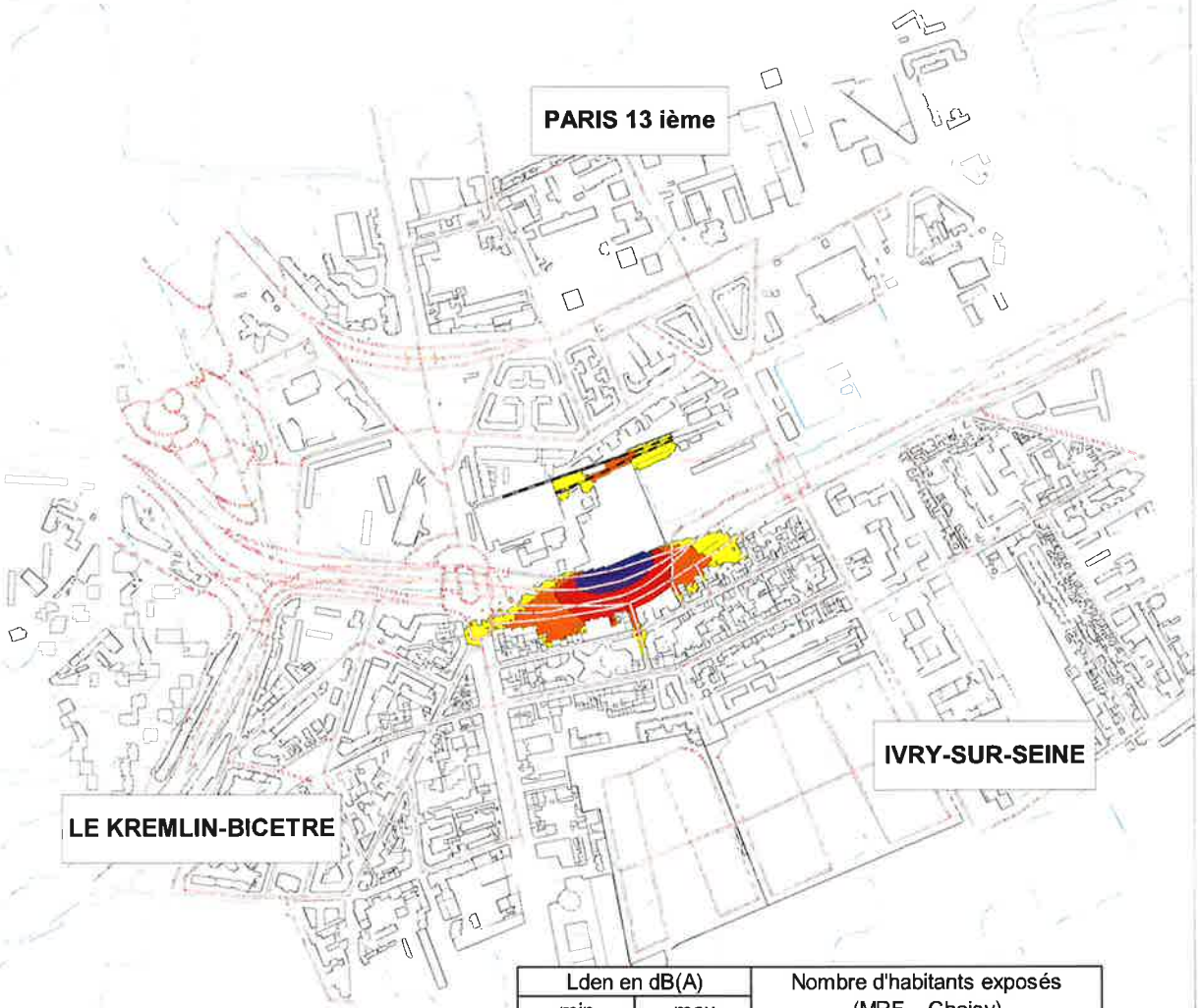
- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

février 2019

CENTRE MRF DE CHOISY - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Choisy)
min	max	
55	60	100
60	65	100
65	70	0
70	75	0
75	-	0

RATP

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

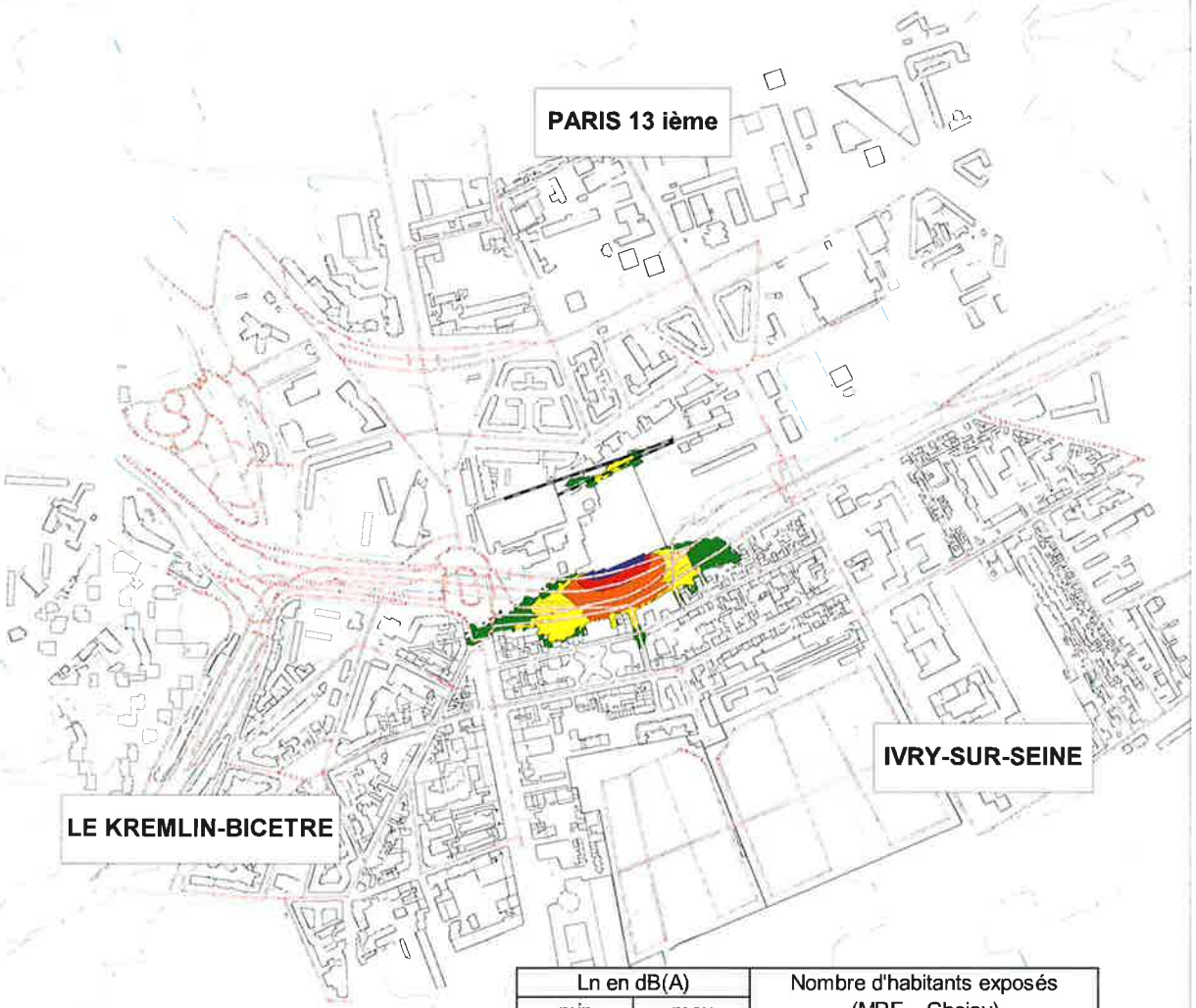
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE CHOISY - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Choisy)
min	max	
50	55	200
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

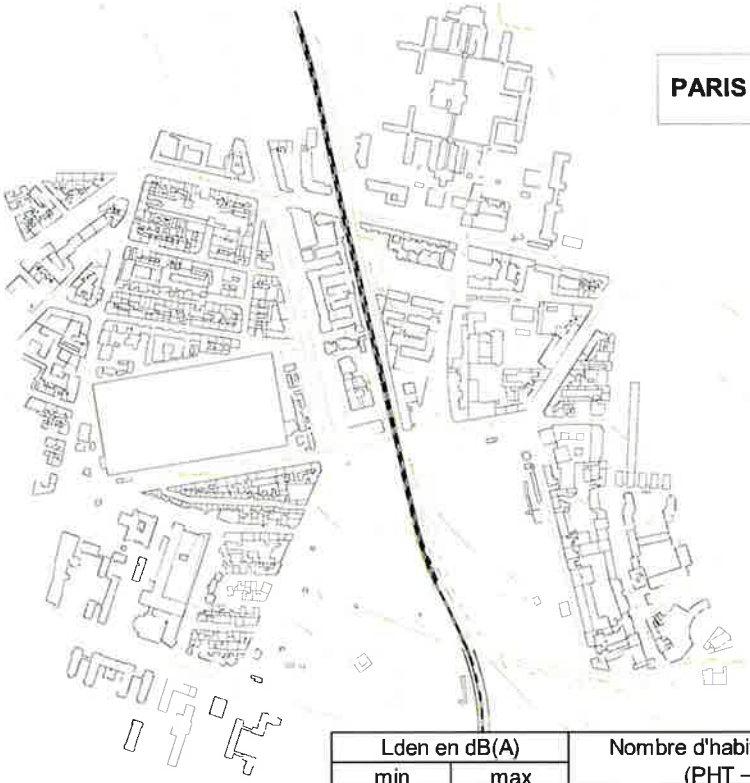
Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

PHT DE COTY - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (PHT – Coty)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

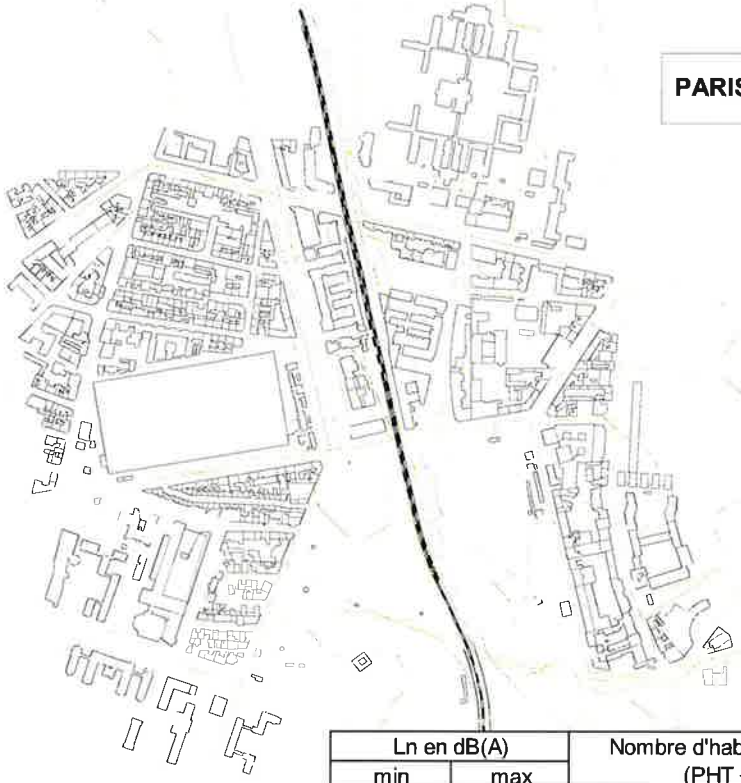
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

PHT DE COTY - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



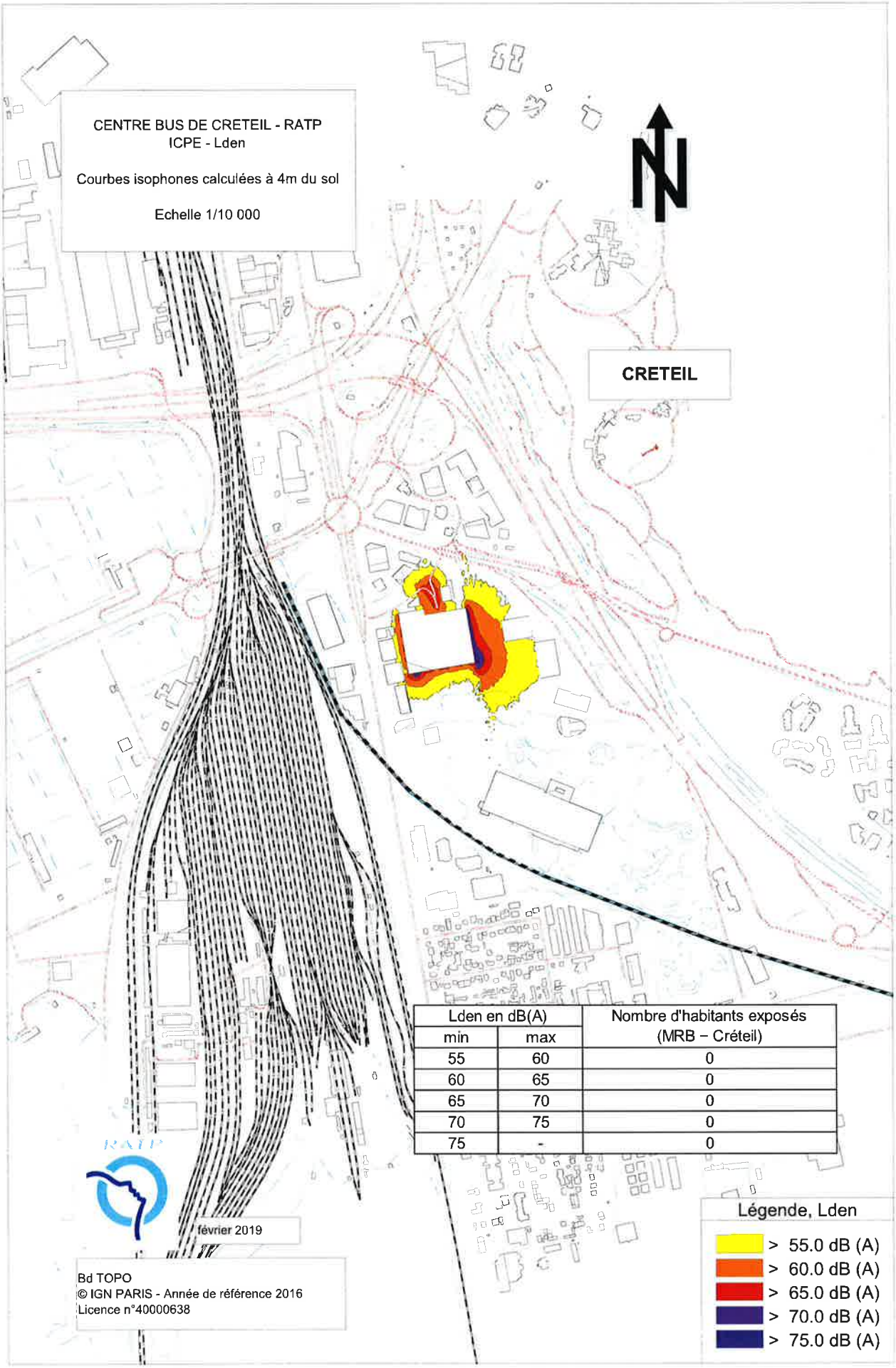
Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (PHT – Coty)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)



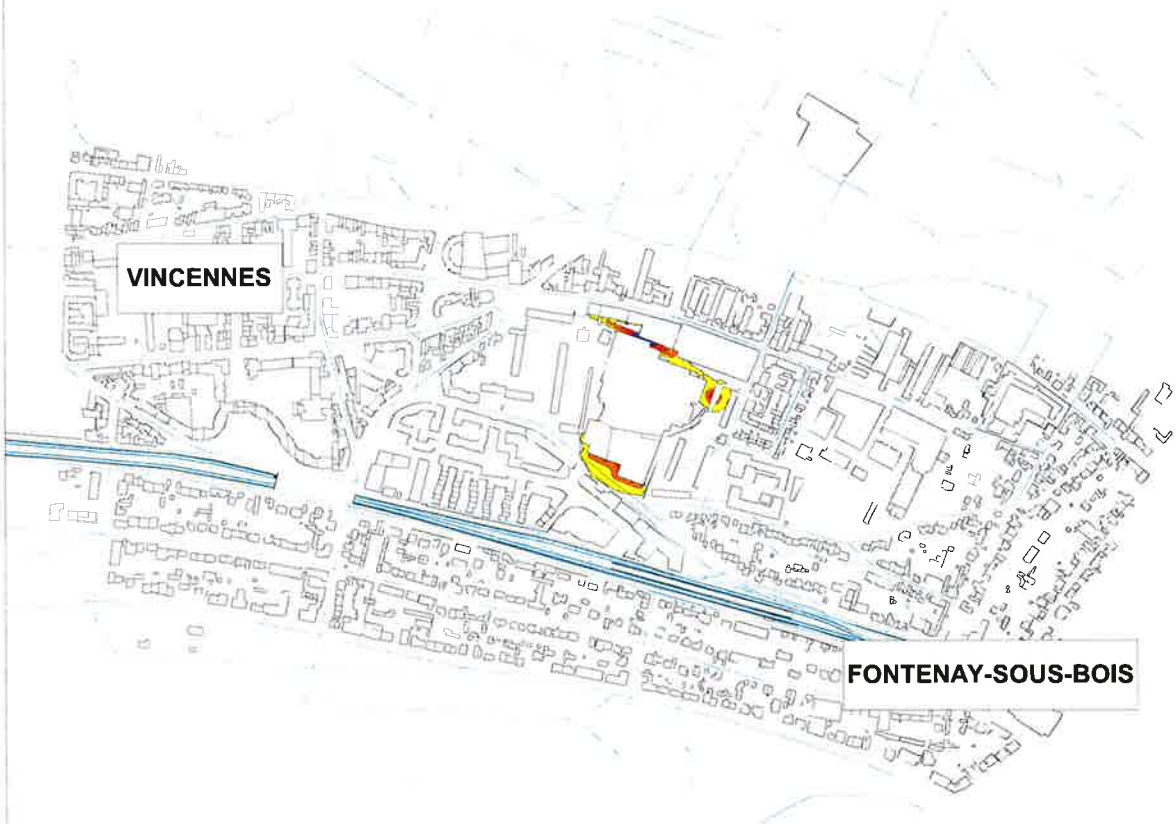
Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Créteil)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Créteil)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

CENTRE MRF DE FONTENAY-SOUS-BOIS - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Fontenay-sous-bois)
min	max	
55	60	400
60	65	100
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

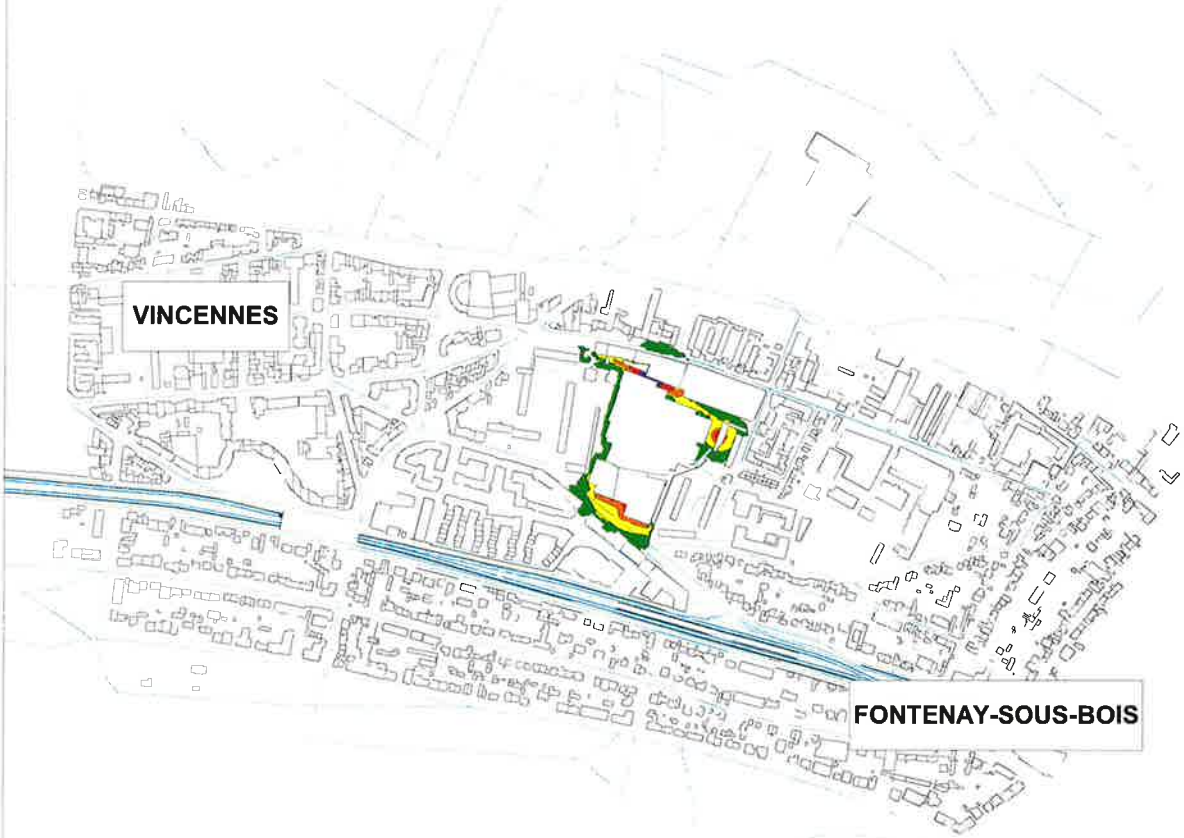
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE FONTENAY-SOUS-BOIS - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Fontenay-sous-bois)
min	max	
50	55	300
55	60	100
60	65	0
65	70	0
70	-	0

février 2019

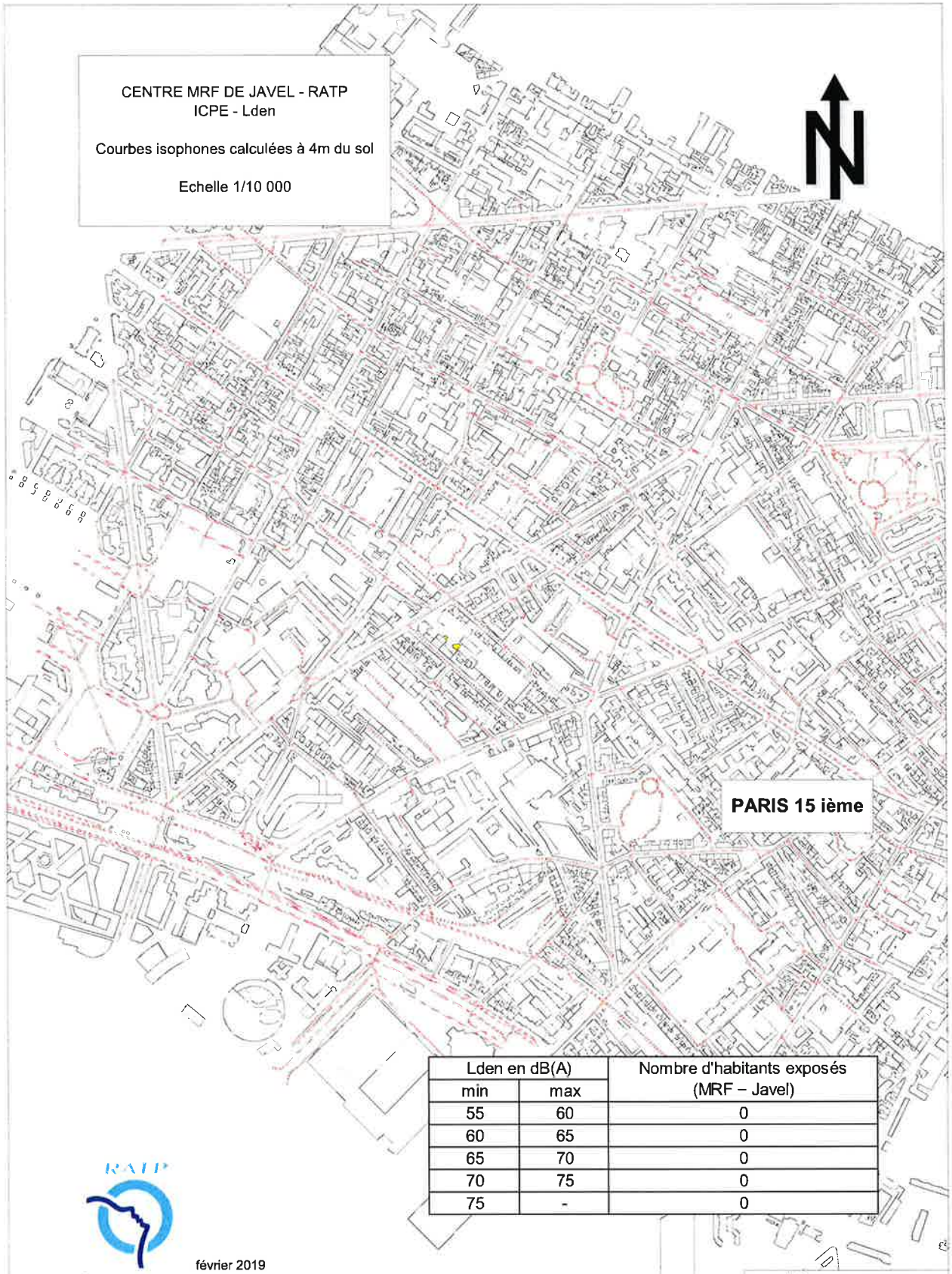
Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

CENTRE MRF DE JAVEL - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Javel)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

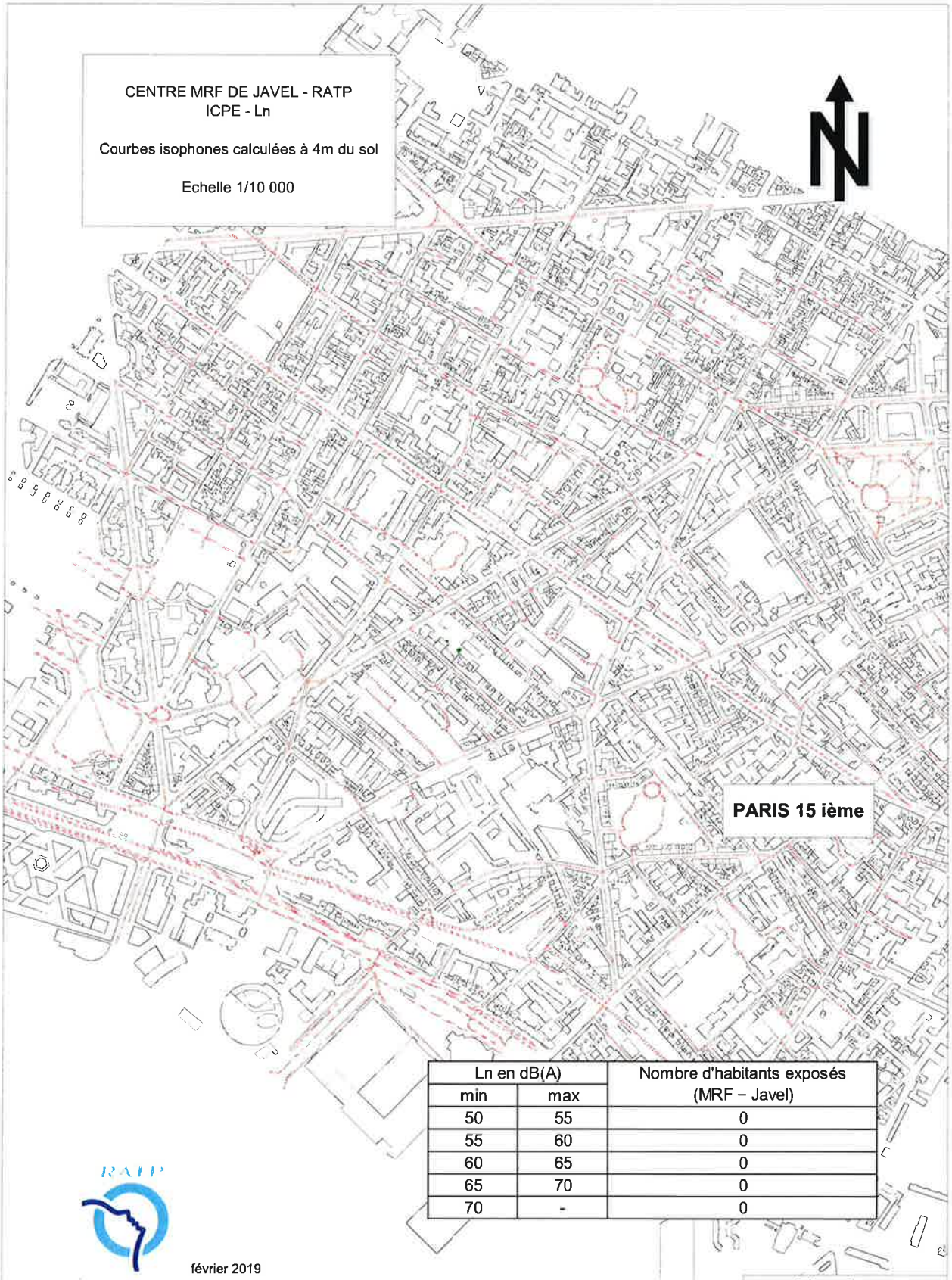
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE JAVEL - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Javel)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

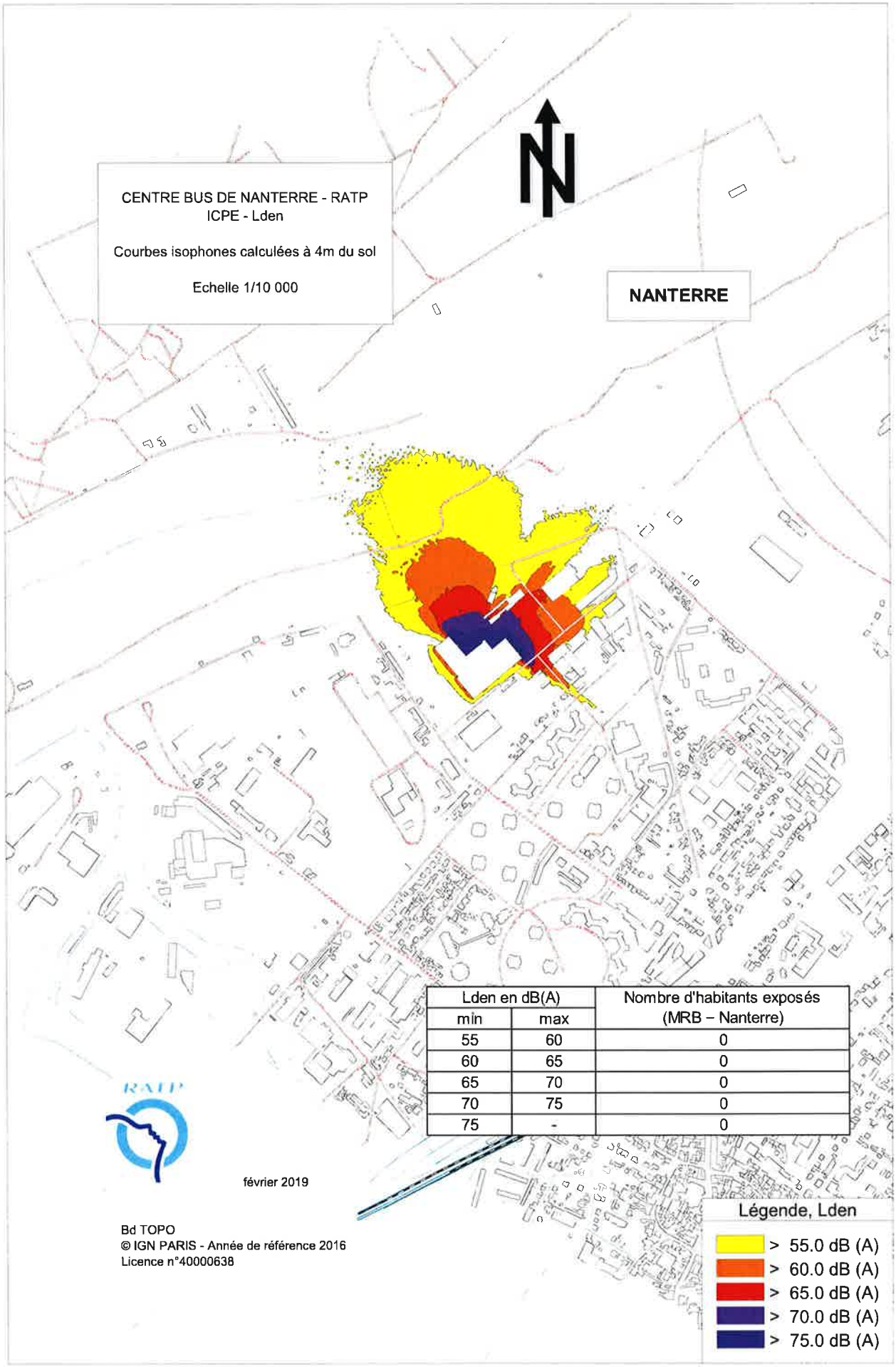
RATP

février 2019

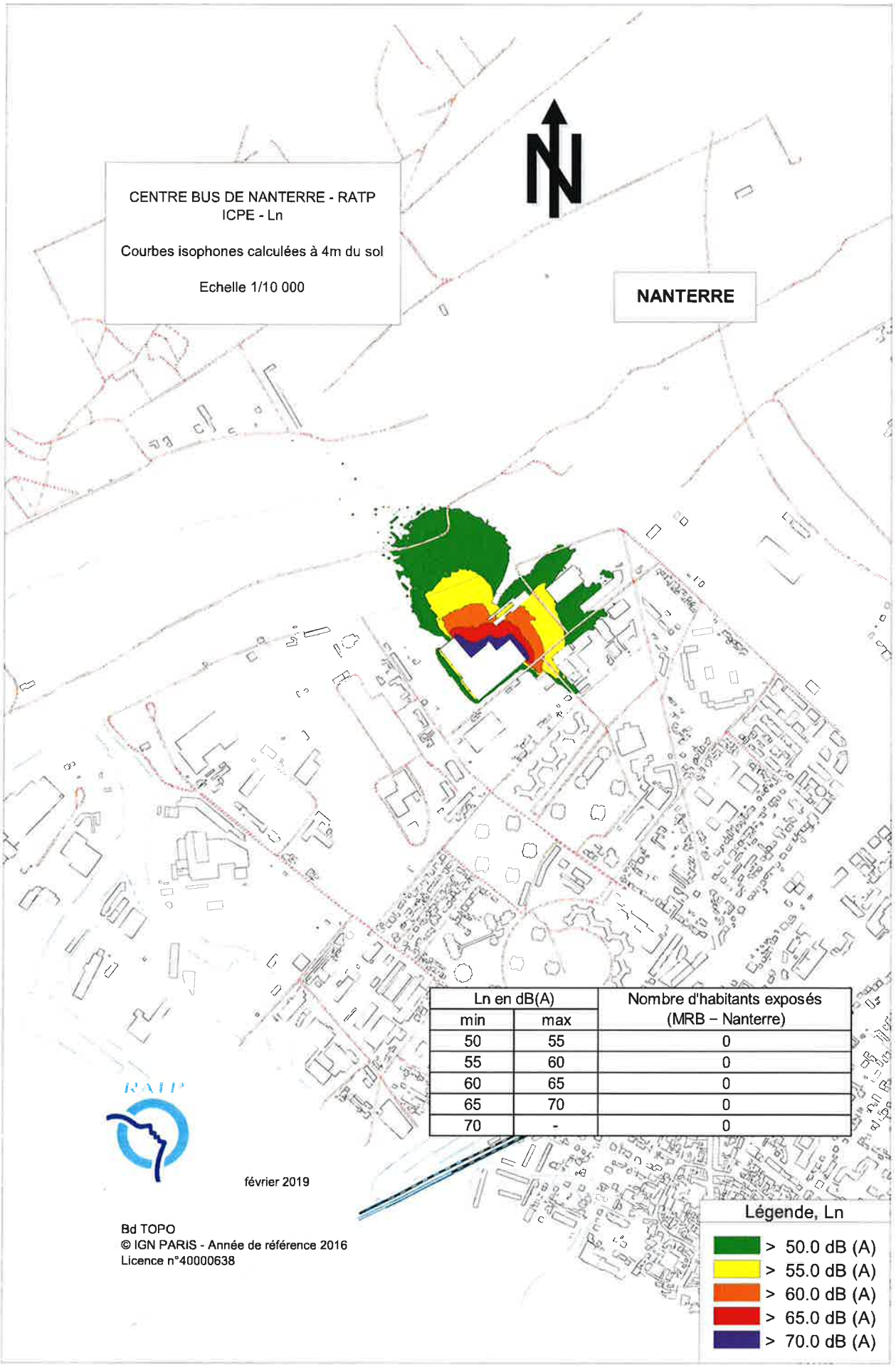
Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Nanterre)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

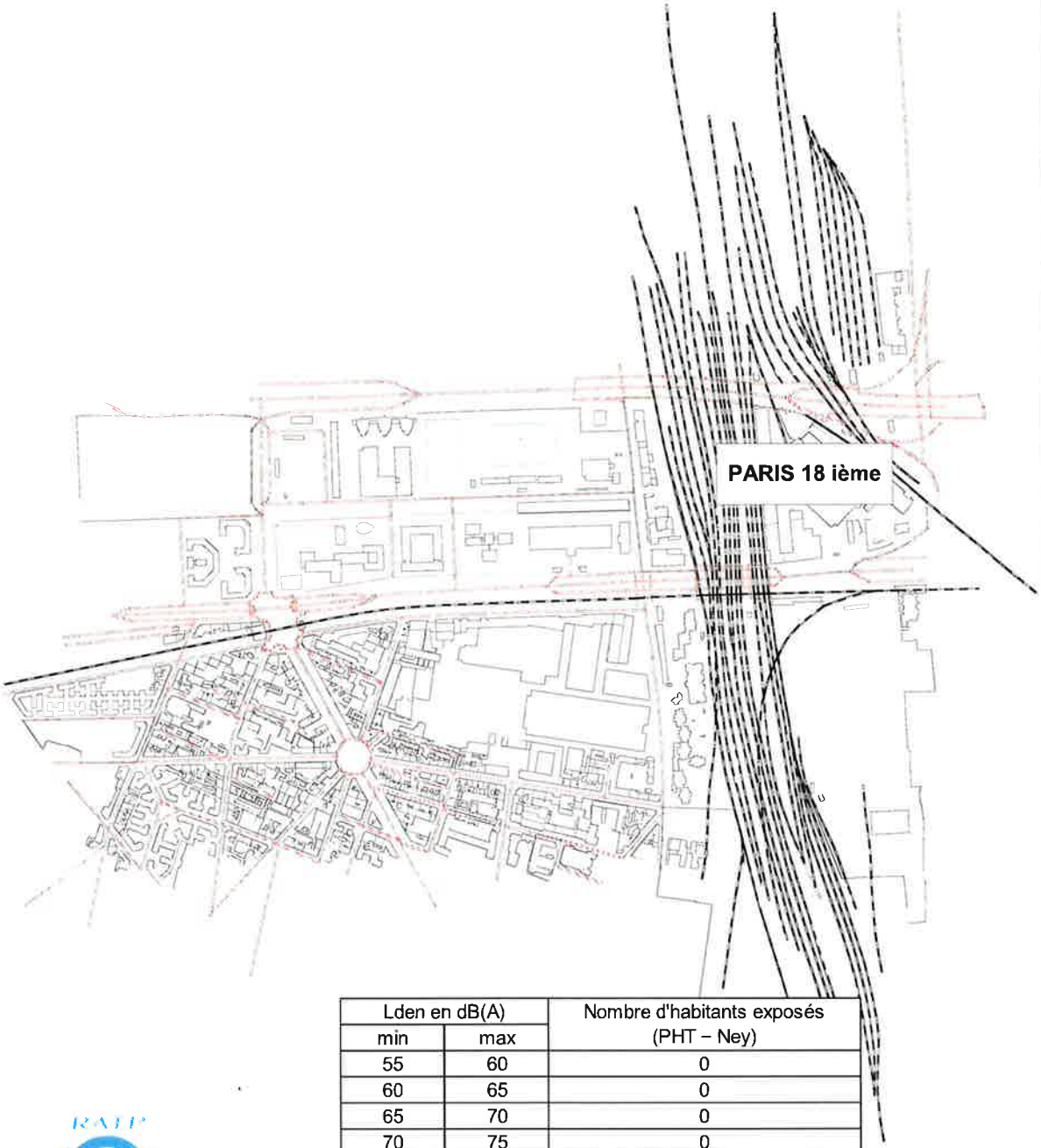


Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRB – Nanterre)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

PHT DE NEY - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (PHT – Ney)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

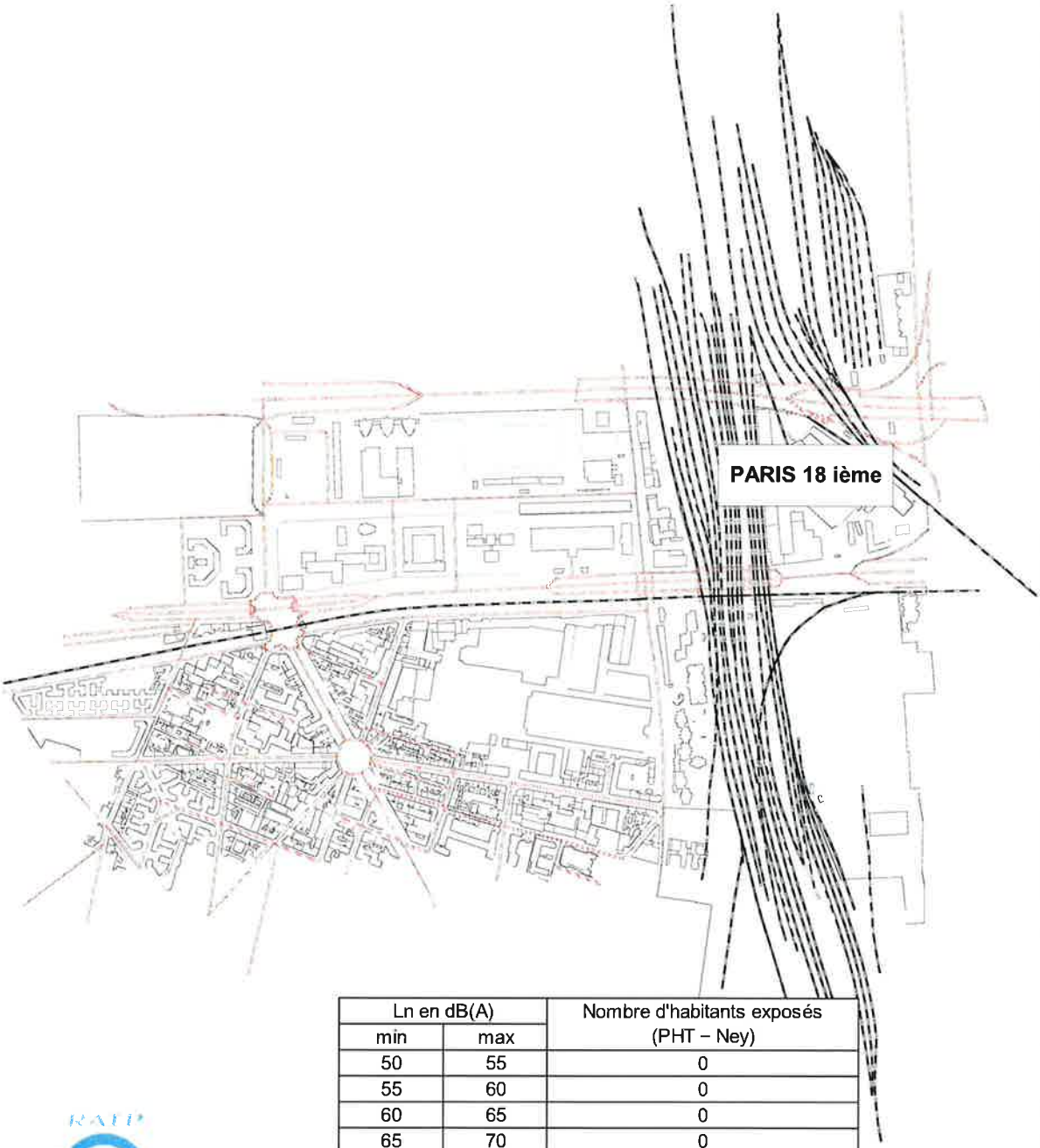
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

PHT DE NEY - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (PHT – Ney)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

février 2019

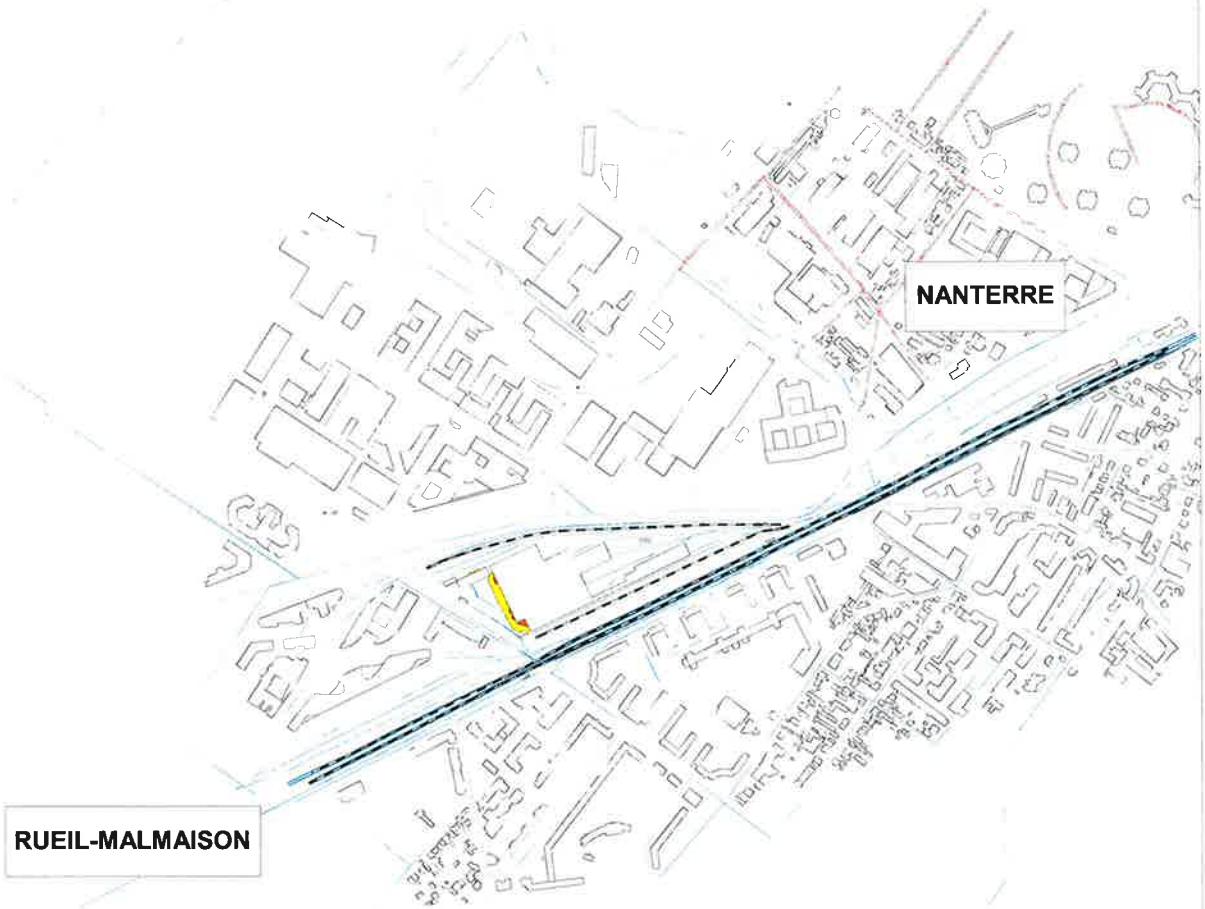
Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

CENTRE MRF DE RUEIL - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Rueil)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

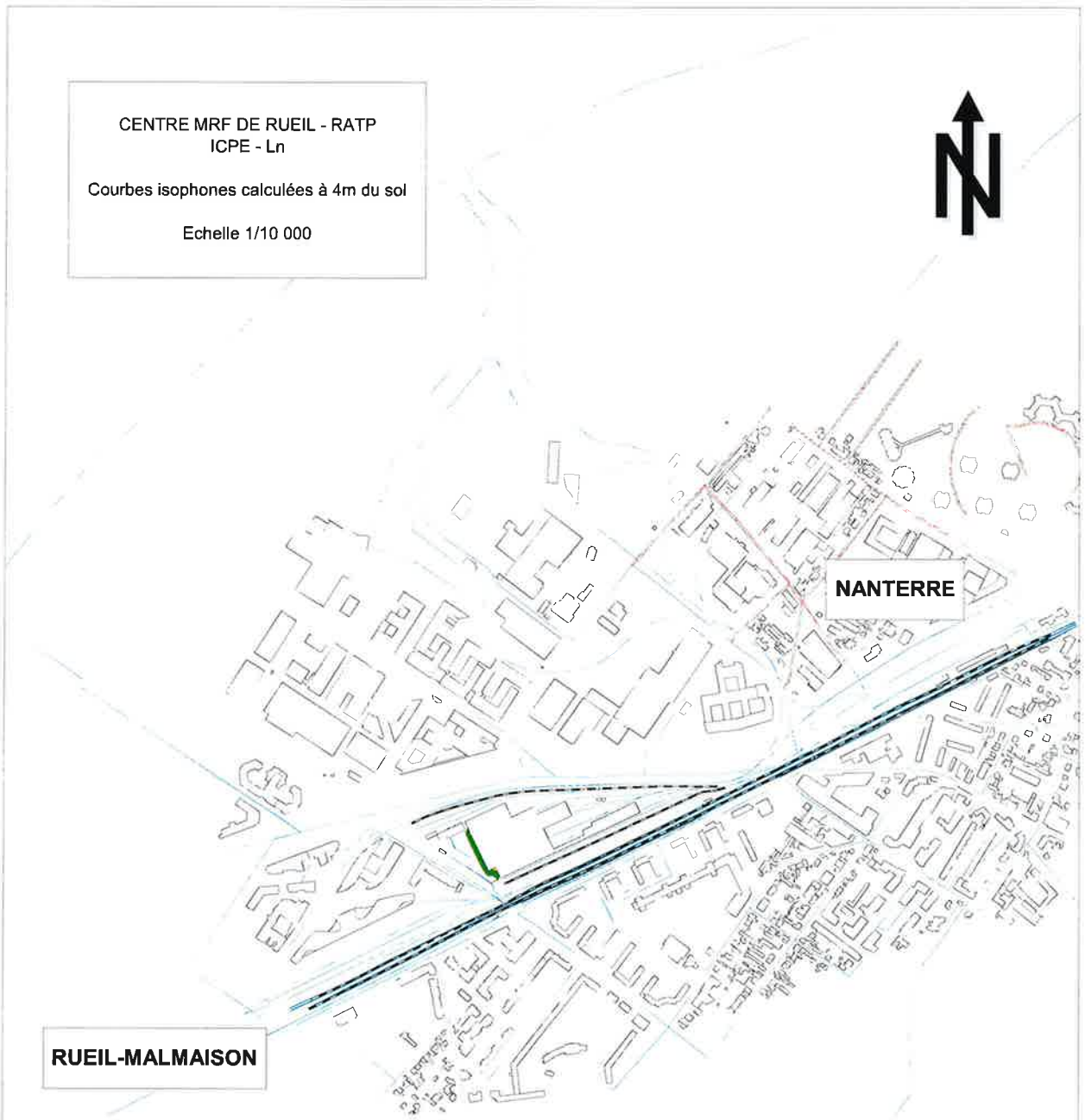
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE RUEIL - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Rueil)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

RATP

février 2019

Bd TOPO

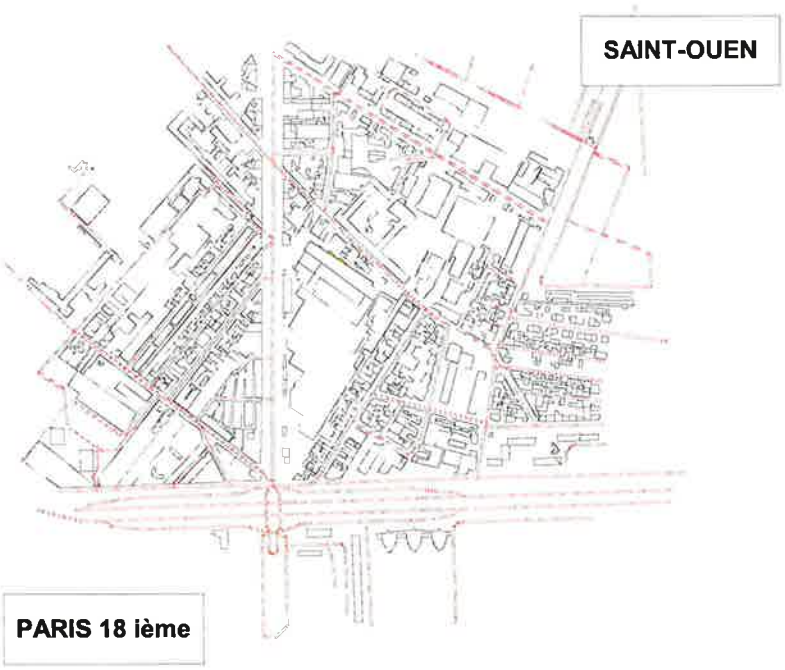
Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

CENTRE MRF DE SAINT-OUEN - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Saint-Ouen)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

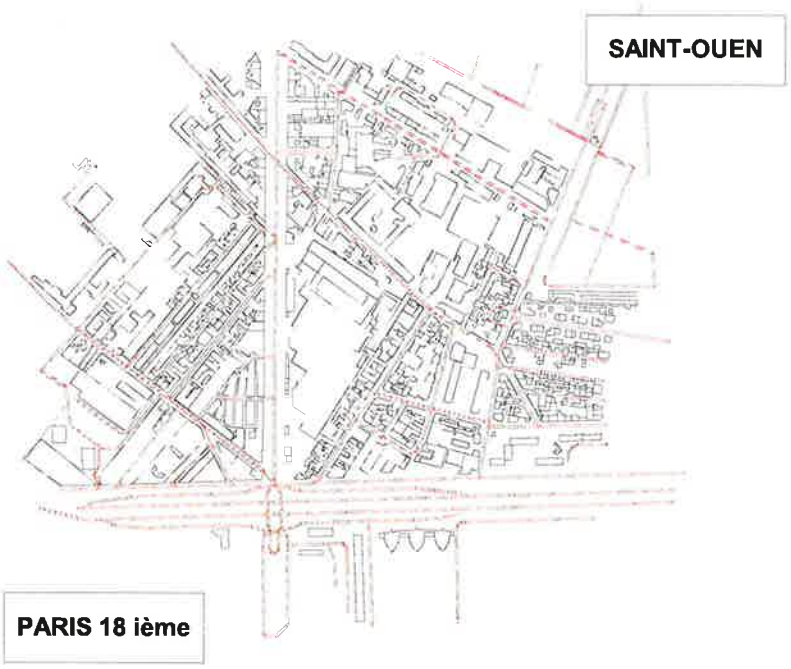
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE SAINT-OUEN - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Saint-Ouen)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

février 2019

Bd TOPO

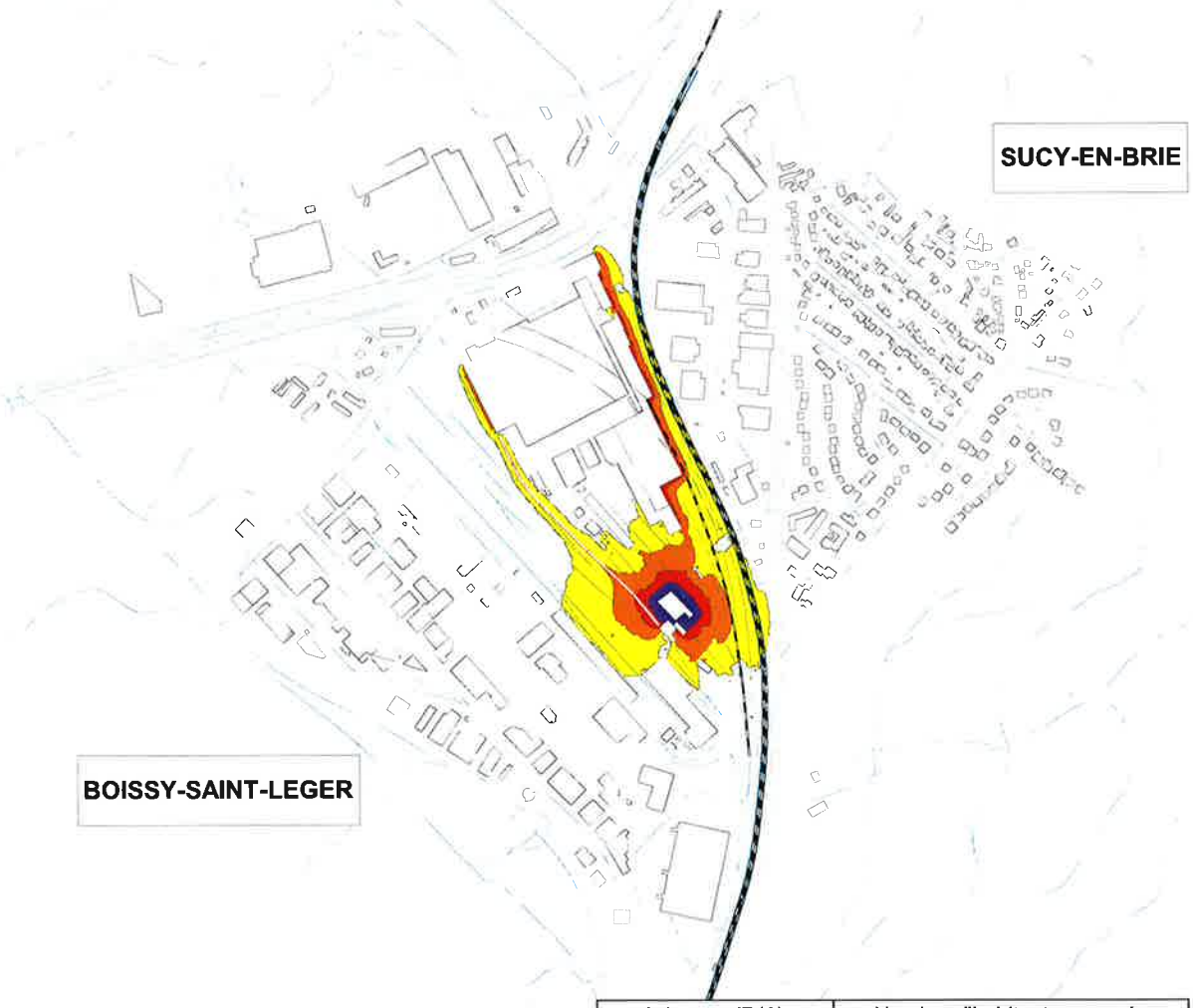
Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

CENTRE MRF DE SUCY - RATP
ICPE - Lden

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Lden en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Sucy)
min	max	
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	75	0
75	-	0

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

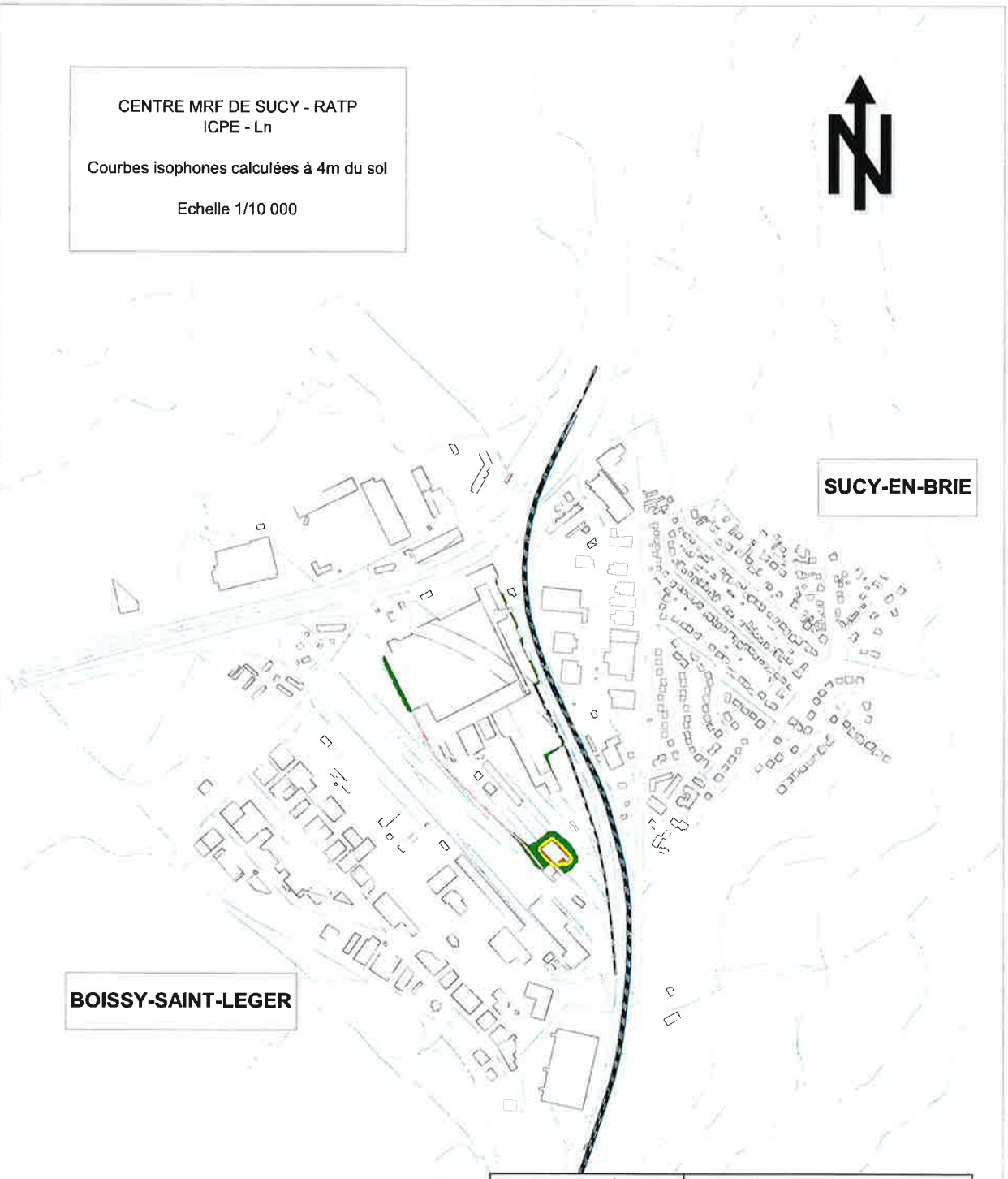
Légende, Lden

- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)
- > 75.0 dB (A)

CENTRE MRF DE SUCY - RATP
ICPE - Ln

Courbes isophones calculées à 4m du sol

Echelle 1/10 000



Ln en dB(A)		Nombre d'habitants exposés (MRF – Sucy)
min	max	
50	55	0
55	60	0
60	65	0
65	70	0
70	-	0

RATP

février 2019

Bd TOPO
© IGN PARIS - Année de référence 2016
Licence n°40000638

Légende, Ln

- > 50.0 dB (A)
- > 55.0 dB (A)
- > 60.0 dB (A)
- > 65.0 dB (A)
- > 70.0 dB (A)

CidB
Centre d'information
sur le Bruit

Paris, le 27 septembre 2019

Métropole du Grand Paris
À l'attention de Madame Maria SPENDEL

Objet : Avis sur le projet de PPBE métropolitain de la MGP

Madame,

Vous nous avez adressé votre projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE 2019-2023), que nous avons examiné avec attention. Conformément à votre demande, notre analyse portait moins sur les aspects techniques du PPBE que sur les aspects liés à la communication et à la valorisation des bonnes pratiques, correspondant aux champs des missions du CidB.

D'une manière générale, ce projet de PPBE est très riche, clair et comporte un bon équilibre entre pédagogie et technique, et aussi entre éléments de solutions concrètes à impact local et propositions à caractère plus stratégique ou globales. L'exercice est particulièrement difficile compte tenu de l'ampleur et des enjeux du territoire de la MGP, ainsi que de la multiplicité des acteurs concernés !

Nous vous avons transmis le 25 septembre le document-projet annoté au format pdf, comportant quelques observations sur la forme (suggestions de corrections mineures de texte) ainsi que sur le fond. Sur ce plan, nos commentaires sont peu nombreux car le document est complet et n'appelle pas d'ajout important de notre part, notamment sous les angles de la communication, des bonnes pratiques voire des innovations dans le domaine, qui couvrent bien, à notre connaissance, "l'état de l'art" dans le domaine.

Le chapitre 2 du plan d'actions (*Mieux coordonner et mobiliser les acteurs de l'environnement sonore*) est notamment très intéressant et apporte beaucoup d'éléments tangibles, dont certains sont novateurs et sont d'autant plus pertinents que l'échelle de votre territoire s'y prête bien. Il y a cependant un petit risque, pour quelques pistes de travail, que celles-ci soient interprétées comme de simples « bonnes intentions » car leur mise en oeuvre concrète (qui fait quoi, quand, comment...) reste assez floue. Mais nous retiendrons avant tout que les intentions stratégiques annoncées sont ambitieuses, adaptées au contexte local, et qu'elles couvrent l'ensemble des problématiques.

.../...

www.bruit.fr
contact@cidb.org
Tél. : +33 (0)1 47 64 64 64
Fax : +33 (0)1 47 64 64 63

12/14, rue Jules Bourdais
75017 Paris - France

Siret : 313 296 717 000 33
Association la loi de 1901
reconnue d'utilité publique

CidB
Centre d'information sur le Bruit

Sur le plan pédagogique, le document manque probablement d'un bref chapitre au début (avec éventuel report en annexe) présentant les notions fondamentales utiles au lecteur novice pour comprendre facilement la suite (à savoir les bases habituelles expliquant les indicateurs et unités, l'échelle des niveaux sonores, etc.). Mais ce volet pédagogique a peut-être déjà été associé aux cartographies venues en amont du PPBE ?

Le résumé non technique est un élément important du PPBE (notamment vis à vis de la commission européenne) et mériterait d'être valorisé en début de document plutôt que d'être reporté en annexe.

Nous vous réitérons nos félicitations pour ce travail qui, de notre modeste point de vue en tant que centre de ressources sur les nuisances sonores, nous semble profitable, sur le long terme :

- Aux divers acteurs professionnels concernés, notamment grâce au travail de concertation et « d'intelligence collective » qui a été mis en place, et qui sera poursuivi via les divers engagements pris en terme de sensibilisation, formations, synergies entre thématiques environnementales et autres actions de co-construction.
- Aux populations, usagers et générations futures, qui bénéficieront d'une meilleure connaissance du sujet et des enjeux associés (notamment en termes de santé et de civisme). S'il est important que l'environnement sonore soit mieux maîtrisé, il est aussi essentiel qu'il soit mieux compris pour être mieux intégré dans la qualité de vie globale des habitants de la Métropole.

Nous restons à votre disposition pour toute précision qui pourrait vous être utile et vous prions d'agréer, Madame, nos respectueuses salutations.

Laurent Droin
Directeur du CidB

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT
ILE-DE-FRANCE

ANALYSE DU PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) DE LA METROPOLE DU GRAND PARIS (MGP)

Le but de ce plan est un enjeu de santé publique et vise à diminuer fortement les effets de la pollution sonore sur les franciliens de la MGP. Le Conseil National du Bruit a évalué le coût social (gênes, troubles du sommeil, perturbations de l'apprentissage, stress, problèmes cardio-vasculaires) de la pollution sonore pour la France entière à 57 milliards d'euros par an dont 20 milliards pour les transports soit un peu moins de mille euros par français par an. Ce dernier chiffre est à relativiser car il est probablement beaucoup plus élevé dans une Métropole densément peuplée que dans une commune rurale, éloignée des activités économiques et des moyens de transport.

Le PPBE de la MGP concerne les 131 communes du cœur de l'Ile de France, soit 814 km2 (6,77 % de la région) mais abritant 7,2 millions d'habitants (59 % de la population régionale). Ce plan tente de résorber le retard pris par les plans d'action et des cartes de bruit des différentes collectivités de la MGP qui auraient être en œuvre à la troisième échéance 2017/2018 définie par la Directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.

Ce PPBE a l'avantage d'être une page blanche puisque il n'a pas d'antécédent attendu que la MGP est de création récente. Par ailleurs, devant le retard accumulé par les territoires dans l'élaboration de leurs propres plans, l'Etat a confié à la MGP en 2017 la compétence en matière de pollution sonore à la place de toutes les autres entités la constituant. Ainsi, il n'y a pas de bilan des actions passées.

Ce PPBE sera soumis à la concertation publique, c'est-à-dire à l'ensemble des habitants de la Métropole. Or, le public connaît mal ce qu'est un son, sa propagation dans les milieux naturels, la manière dont il est évalué, les indices utilisés, l'échelle des bruits, et les effets de la pollution sonore sur l'individu. Il conviendrait dans une annexe courte d'en faire une description la plus claire possible.

Le PPBE comme tous les plans doit présenter le financement des différentes actions qu'il retient comme prioritaire. Cet aspect financier présente de nombreuses lacunes et mériterait d'être plus explicite. En effet, c'est sur ce point financier que seront jugés les progrès accomplis…sachant que la pollution sonore coûte probablement plus de 10 milliards d'euros à la collectivité territoriale, il faut évaluer à cette aune les investissements financiers à faire.

Le PPBE est divisé en trois parties : 1- le diagnostic acoustique métropolitain, 2- l'inventaire des secteurs à enjeux prioritaires grâce aux retours des gestionnaires d'infrastructures et des collectivités territoriales, 3- le plan d'action de la MGP qui permet de compléter et d'aider les acteurs précédents.

1- Le diagnostic acoustique métropolitain

Il a été effectué par BRUITPARIF qui a produit à la fois des cartes de bruits sectoriels et des cartes à l'échelle de la Métropole. Ce travail considérable est de très grande valeur et pour la première fois permet de considérer les secteurs les plus touchés par les trois types de transports : routiers, ferrés et aériens…les bruits d'activités économique, bruits industriels et de chantiers sont encore mal évalués.

L'indicateur officiel pour évaluer le bruit Lden est un indice énergétique complexe prenant en compte la moyenne des bruits journaliers (6-22h) et des bruits nocturnes et en soirée affectés de pénalités. De ce fait, cet indicateur tend à minimiser les effets santé des pics sonores de nuit notamment qui vont entraîner une réponse cardiaque rapide (augmentation de la fréquence cardiaque et de la tension artérielle) d'un individu percevant un pic pendant son sommeil. Bien que cette réponse soit un phénomène physiologique normal de réponse à une nuisance, sa répétition fréquente dans des secteurs chargés en transports de la ville est un facteur important de dégradation de la santé. Il faut bien considérer que ce phénomène est peu lié à l'énergie sonore mesurée par un sonomètre. La signature sonore de chaque pic est reconnue comme une nuisance même à des niveaux sonores relativement bas et c'est la répétitivité de ces pics à bref intervalles de temps qui est délétère pour la santé.

C'est d'ailleurs, pour répondre à cette difficulté que l'OMS préconise un abaissement notable des seuils officiels en Lden de pollution sonore avec des objectifs à atteindre pour limiter les effets néfastes sur la santé des populations.

2- L'inventaire des secteurs à enjeux prioritaires

Cet inventaire est extrêmement fouillé et met le doigt sur les secteurs multi-exposés aux trois types de transports. En général, ces secteurs correspondent à des lieux où vivent des personnes à faibles revenus, logés ainsi parce que le coût du foncier est plus faible du fait de ces pollutions qui souvent se conjuguent avec un air de mauvaise qualité.

Les secteurs multi-exposés et les secteurs fortement impactés par les infrastructures routières sont très bien décrits et bien identifiés. Les pistes de remédiations sont évoquées mais il conviendrait de prévoir un plan de financement mettant en lumière les possibilités de chaque collectivité territoriale, et l'échéancier annualisé. Ceci permettrait en fin de plan d'établir un bilan des actions entreprises pour diminuer les effets de la pollution sonore sur les habitants

3- Le plan d'action de la Métropole

Le plan d'action prévu par la MGP est généreux puisqu'il consiste à aider les collectivités locales et à promouvoir plus particulièrement une dizaine de pistes particulières. Là aussi, FNE-Ile de France s'interroge sur le fait qu'il n'y a pas de budget prévisionnel pour toutes ces actions.

FNE-Ile de France, dans le but d'améliorer ce plan , propose lui aussi quelques pistes :

A- Etudes complémentaires

Il y a besoin effectivement d'études complémentaires à la fois pour mieux analyser les différents bruits et leurs effets santé mais aussi pour prévoir les éventuelles abaissements des seuils légaux de bruit et enfin pour suivre les effets des travaux sur ces limitations de bruit en tenant compte de l'effet pic de bruit négligé par la réglementation actuellement. Il n'est pas besoin de se lancer dans une recherche de nouveaux opérateurs en matière d'analyse de la pollution sonore. Ils existent et ont démontré leurs compétences et ont surtout l'avantage d'être indépendant des grands opérateurs de transport. C'est particulièrement le cas de BRUITPARIF dont nous pouvons dans ce PPBE apprécier le travail très élaboré.

B- Aérien

Il y a 24 aéroports et aérodromes actuellement en activité dans la région Ile de France qui se partagent tant bien que mal un espace aérien très limité. Parmi eux, trois impactent la MGP directement, Orly, Le Bourget et Roissy-CDG auxquels il faut bien ajouter l'héliport de Paris-Issy-les-Moulineaux. Les prévisions de développement du transport aérien ne plaident pas beaucoup pour une réduction de la pollution sonore (et de celle de l'air) compte tenu de la durée de vie des avions et de la multiplication des compagnies à bas coût et du cassage des prix par rapport aux autres moyens de transport.

Orly et Roissy-CDG construisent ou prévoient d'agrandir leurs terminaux et leurs pistes. Un doublement du nombre de personnes transportées est prévu à l'horizon 2030.

FNE-Ile de France et la Convergence associative contre les nuisances aériennes militent pour :

- Avant tout une réelle maîtrise des nuisances sonores à Roissy-CDG la nuit, 8 heures consécutives selon les recommandations OMS, et bien sûr le maintien et le renforcement du couvre-feu à Orly.

- Le respect de l'engagement pris, à maintes reprises, par le Ministère des Transports de limiter le bruit à la source en appliquant un plan volontariste d'élimination des avions les plus bruyants selon les normes OACI en vigueur (avions dont la marge acoustique n'est pas suffisante). Il faut en venir à des restrictions d'exploitation, les trois premières mesures de l'approche équilibrée OACI ayant amplement prouvé leur inefficacité.

- Tenir compte de l'effet pic de bruit pour l'évaluation des nuisances (amélioration des procédures de vol) et étendre à l'aérien l'évolution réglementaire prévue par la loi LOM pour le ferroviaire.

FNE-Ile de France rappelle fortement que ce moyen de transport a un impact élevé sur le réchauffement climatique alors que les opérateurs tentent désespérément de masquer ce fait. Le Sénat en 2014 a publié un rapport sur le développement du transport aérien et indique qu'en 2040 ce sera le principal émetteur de gaz à effet de serre (vapeur d'eau, oxydes d'azote, ozone et particules…).

Le PPBE et la MGP doivent évaluer avec la plus grande détermination les émissions sonores actuelles et prévisibles, en regard des recommandation de l'OMS, et influer fortement sur les opérateurs pour qu'ils réduisent les effets néfastes du transport aérien.

C- Ferré

Les nuisances sonores engendrées par le trafic ferroviaire sont moins souvent ciblées que celles de la route et de l'aérien. Elles n'en affectent pas moins durement les riverains des voies, banlieue et grandes lignes, de la Région.

FNE-Ile de France milite pour ;

- la convergence des réglementations en matière de bruit des transports, particulièrement ferré. La réglementation actuelle (cartes de bruit type B et C) est en effet notoirement insuffisante.

- La mise en œuvre d'un plan volontariste de réduction du bruit à la source : matériel roulant de nouvelle génération pourvu des meilleures techniques anti-bruit (double suspension pneumatique et hydraulique plus ressorts, roues équipées d'inserts anti-vibratoires), suppression des vieux wagons de fret.

- La généralisation de dispositifs de protection (murs antibruit, tunnels et voies semi enterrées) calculés pour répondre à l'évolution réglementaire prévue par la loi LOM (pics de bruit).

D- Logement

Bien que les bruits de voisinage ne soient pas de la compétence de la MGP et des PPBE, ces nuisances sont très importantes dans nos villes densément peuplées avec un habitat ancien. Toutes les nouvelles lois sur la transition écologique, énergétique, la rénovation urbaine, ...mettent l'accent sur les économies d'énergie via une meilleure isolation pour l'habitat ancien et sur des constructions à très faibles consommations énergétiques voire à énergie positive pour les constructions nouvelles. Les 3 millions environ de logements de la MGP sont soumis aux pollutions sonores et aériennes. Stimuler les collectivités territoriales, les promoteurs immobiliers et les rénovateurs à mettre en œuvre des solutions à la fois thermique et acoustique relève de l'urgence.

E- Urbanisme

Comme pour le logement, l'urbanisme doit être conçu dans une vision d'ensemble et seule une grande collectivité comme la MGP peut inciter ses partenaires à faire des efforts. De plus en plus, nous assistons à un urbanisme de promoteurs détaché de toute considération d'intérêt générale. Le développement du Grand Paris Express via ses lignes 15, 16, 17 voire 14 est une source de constructions denses autour des gares...et donc un empilement de pollution à la fois sonore et aérienne. Un urbanisme bien compris doit intégrer des ilots de nature les plus réparties possibles afin de créer des ilots de calme et de fraicheur. Les carences en espaces de nature sont très caractérisées, un exemple dans les Hauts de Seine sur 36 communes 22 sont carencées en espace vert...la ville de Paris elle-même est carencée si on élimine ses deux bois de Boulogne et de Vincennes car bien entendu nombre de parisiens sont à plus d'un quart d'heure de marche à pied de ces bois.

F- Deux Roues

Les 2 roues motorisées doivent être mieux contrôlées. Nombre d'entre elles ont des pots d'échappement bruyant soit volontairement soit par négligence. Une réglementation très stricte doit être mise en place et très contrôlée. Le développement de solutions électriques doit être favorisé.

G- Chantiers propres

FNE-Ile de France a transmis un document sur la charte des chantiers propres à la Défense qui peut servir de modèle à un projet amélioré pour tous les chantiers dans le MGP.

H- Dialogue avec les collectivités

FNE-Ile de France est très favorable au fait que la MGP puisse dialoguer avec les collectivités qui n'ont pas les mêmes moyens qu'elle afin de les faire évoluer dans une prise de conscience des enjeux santé de la pollution sonore.

I- Partage des informations avec les citoyens

FNE-Ile de France souhaite vivement que ce dialogue entre les citoyens, leurs associations et la MGP soit le plus efficace possible. Les citoyens sont les meilleurs indicateurs en terme de gêne sonore, le ressenti de la pollution sonore bien qu'ayant une composante psychologique est bien le meilleure indice de l'efficacité des mesures de prévention d'un PPBE.

CONCLUSION

Le projet de PPBE de la MGP est établi sur un diagnostic très bien élaboré et clair pour tous. Il faudra bien entendu un comité de suivi de ce plan qui sera éclairé par des études complémentaires et par la mesure de l'efficacité des actions de limitation des bruits réalisée.

Bien que FNE-Ile de France soit consciente de la difficulté à proposer un budget prévisionnel de l'ensemble des actions envisagées. Il est cependant difficile de ne pas en prévoir un même avec toutes les approximations possibles. En effet, il faut remplir la page blanche et c'est sur ce remplissage que sera jugée l'efficacité du plan.

Un comité de suivi et un budget prévisionnel sont donc indispensables pour un PPBE de qualité.

France Nature Environnement Ile-de-France
Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
2, rue du Dessous des Berges - 75013 PARIS
01 45 82 42 34 - secretariat@fne-idf.fr - **fne-idf.fr**