

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

Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne

Le présent document a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois, conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document intègre les remarques formulées par le public pendant cette période et a été soumis à l'approbation du Conseil Communautaire le 13 février 2025 avant transmission au Préfet du département de Seine-et-Marne.

Sommaire

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

8.	Prospection : zones de moindre bruit des transports.....	31
III.	Recensement des actions déjà réalisées et programmées.....	32
1.	Actions sur le bruit routier	32
1.	Traitement des zones à enjeux du réseau national	32
2.	Traitement des zones à enjeux du réseau départemental	32
3.	Recueil des actions mises en œuvre par les communes de Paris - Vallée de la Marne	33
2.	Actions sur le bruit ferré.....	41
3.	Actions sur le bruit aérien	45
1.	PPBE de l'aéroport Paris Orly	45
2.	PEB de l'aérodrome de Lognes - Émerainville.....	45
3.	PEB de l'aérodrome de Chelles - Le Pin.....	45
IV.	Plan d'actions	51
1.	Fiches actions	51
2.	Synthèse des actions	73
Annexes		76
Glossaire et lexique des abréviations		76
Liste des projets d'aménagement du territoire.....		83
Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique.....		85
1.	Contexte	85
2.	Modalités de la consultation	85
3.	Analyse statistique des contributions	86
4.	Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit	91
5.	Synthèse des contributions relatives au bruit routier.....	92
6.	Synthèse des contributions relatives au bruit aérien.....	96
7.	Synthèse des contributions relatives au bruit ferré.....	100
8.	Synthèse des contributions relatives au PPBE	102
9.	Suites apportées suite à la consultation	105

Résumé non technique du document à destination du public consulté

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

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

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

- En ce qui concerne le bruit routier, cela concerne 9 373 personnes, soit 4,1 % de la population, en particulier celles résidant aux abords des voies départementales D934, D224, D226, D34 à Chelles, D34A et la D934 à Brou-sur-Chantereine, D104 à Champs-sur-Marne, D21 à Roissy-en-Brie ainsi que la route nationale N104 à Pontault-Combault.
- Pour le bruit ferré, 166 personnes résidant aux abords du réseau SNCF.
- Enfin, pour le bruit aérien, 242 personnes.
- 12 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des bruits supérieurs aux seuils réglementaires (11 établissements d'enseignement et 1 établissement sanitaire).

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

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

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

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

Quatre axes de travail ont été retenus dans le PPBE 2024-2028 (4^{ème} échéance) :

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

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

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

I. Contexte

1. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les États membres de l'Union européenne pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, elle prescrit la mise en œuvre des orientations suivantes dans chaque État membre :

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

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

Cette directive vise également à garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé, et à recenser les actions engagées ou prévues. Son objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

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

Les sources de bruit concernées par cette directive sont les suivantes :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutiers, nationaux, départementaux, intercommunaux et communaux ;
- Les infrastructures de transport ferroviaire ;

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

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

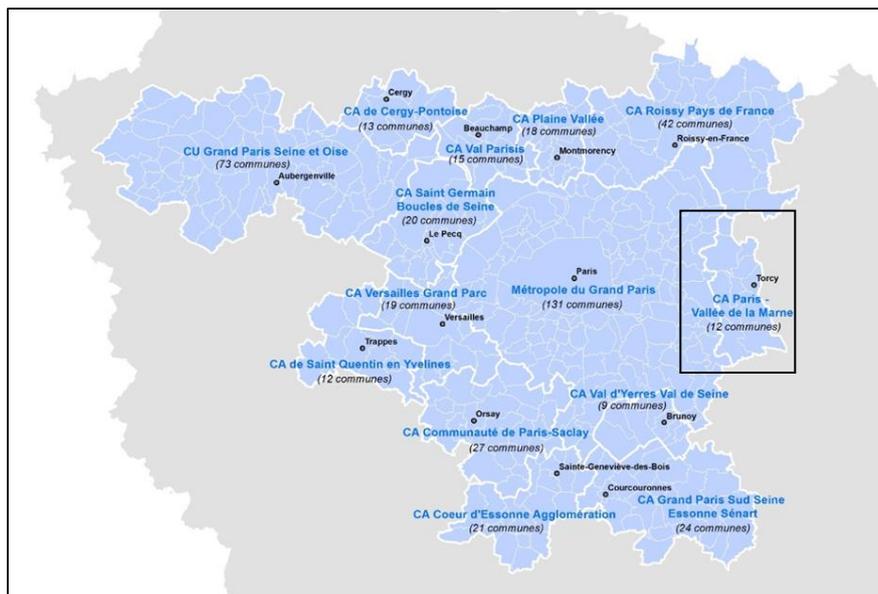
Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes stratégiques de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

2. Présentation du territoire

1. Situation géographique

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

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

2. Population

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

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

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

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

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

3. Infrastructures

La Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne dispose de nombreuses infrastructures routières supportant plus de 3 millions de passages de véhicules par an, ainsi que d'infrastructures ferroviaires avec un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an. Ces infrastructures, classées en tant que Grandes Infrastructures de Transports Terrestres (GITT), comprennent les autoroutes A4 et A104, la route nationale N4, plusieurs routes départementales (D199, D604, D934), ainsi que trois lignes ferroviaires : RER E (deux gares), RER A (quatre gares) et Transilien P (deux gares).

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

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

Qu'est-ce qu'un PEB et un PGS ?

Le PEB est un document d'urbanisme opposable aux tiers, qui s'impose aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes. Il délimite quatre zones en fonction de leur niveau d'exposition au bruit aérien et définit les contraintes d'urbanisme applicables dans chacune d'elles (allant de l'inconstructibilité complète aux exigences de performances d'isolation phonique des logements).

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

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

4. Environnement et cadre de vie

Le territoire de Paris - Vallée de la Marne dispose de 4 165 hectares d'espace naturels, semi-naturels, agricoles et aquatiques, ce qui représente 43 % de sa superficie totale². Seuls 13 % de ces espaces sont gérés par la Communauté d'agglomération³. Certains de ces espaces sont remarquables, incluant une trentaine de zones humides, 18 ZNIEFF de type 1⁴, 5 ZNIEFF de type 2, deux arrêtés de protection de biotope, une réserve naturelle régionale (les Îles de Chelles), un site Natura 2000, et un espace naturel sensible.

En matière de mobilités douces, le territoire est doté d'un réseau cyclable de près de 200 km et de 50 lignes de bus. Actuellement, 90 000 voyageurs transitent quotidiennement par les 8 gares de Paris - Vallée de la Marne, soit 30 millions de voyageurs par an⁵.

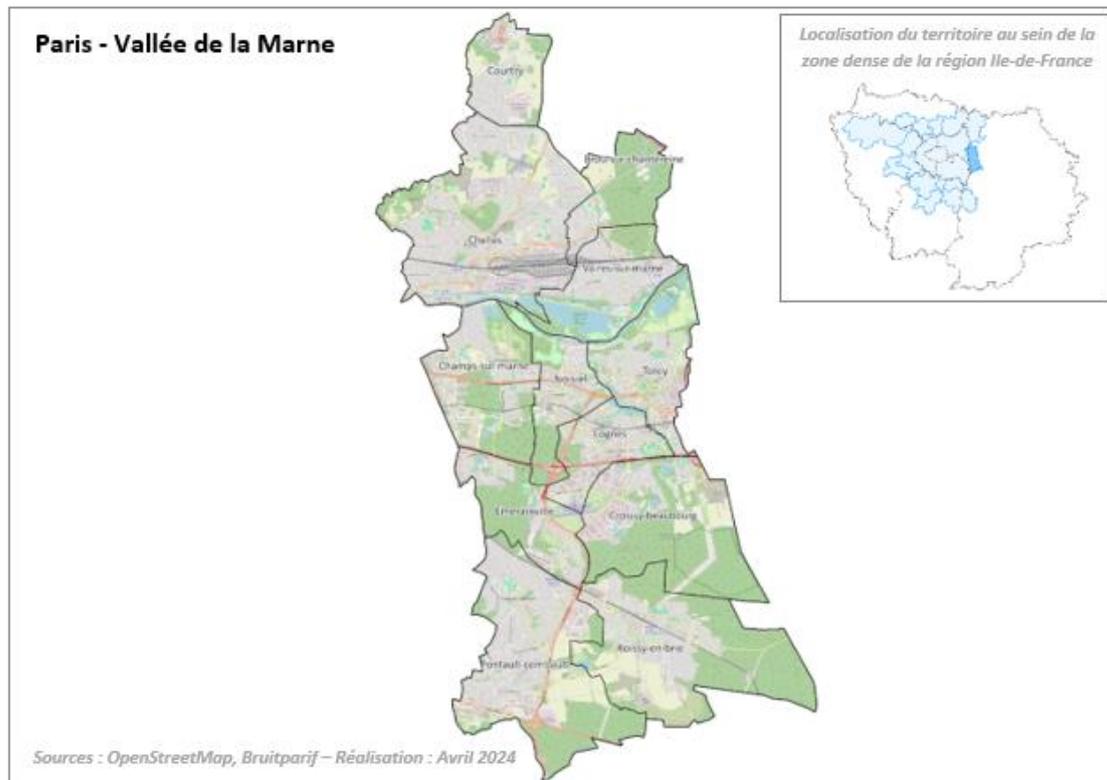
² Source : MOS 2021, Institut Paris Région

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

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

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

5. Carte du territoire



3. Méthode d'élaboration du PPBE

1. Organisation au sein du territoire

Les cartes stratégiques de bruit de 4^{ème} échéance de la Paris - Vallée de la Marne ont été produites au dernier semestre 2023 et adoptées en conseil communautaire du 29 février 2024. Elles constituent un outil de diagnostic acoustique permettant notamment de localiser les zones où les valeurs limites réglementaires sont dépassées ainsi que le nombre d'habitants concernés.

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

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

- Un diagnostic des secteurs à enjeux du territoire, priorisant les zones où les populations sont les plus fortement impactées par le bruit routier, ferroviaire, aérien, ou par une multi-exposition. Il identifiera également les zones de moindre bruit sur le territoire.
- Un recueil des actions réalisées et programmées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures pour la période de mise en œuvre du PPBE (2024-2028).
- Les actions à entreprendre par la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne.

2. Coopération intercommunale

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

3. Outils à disposition

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

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

4. Identification des acteurs

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

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

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

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

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

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

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

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires, en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national ;
- La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT), qui pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit, tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités. Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles, consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A et E ;
- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne), qui sont chargés, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils doivent réexaminer et mettre à jour les documents produits lors des précédentes échéances de la directive selon le même calendrier ;
- La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC), qui élabore les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris - Orly ;
- La Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF), qui est responsable des actions d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre des actions pour réduire les points noirs de bruit générés par ces infrastructures.

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

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

5. Méthode d'identification des enjeux

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

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

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

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

7. Proposition de plan d'actions

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

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

8. Méthode de consultation du public

Le projet de PPBE de la CAPVM a été soumis à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, du 2 septembre au 2 novembre 2024, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la Communauté d'agglomération. Les observations pouvaient également être transmises via le formulaire de contact du site internet de la Communauté d'agglomération. Les documents étaient consultables sur le site internet de la CAPVM, ainsi qu'à l'Hôtel d'agglomération.

Un bilan des observations est disponible en annexe du présent document.

II. Identification des enjeux

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

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

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

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

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

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

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

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

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

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

Les cartes stratégiques de bruit de Paris - Vallée de la Marne ont été approuvées en Conseil communautaire le 29 février 2024.

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

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

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

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

3. Autres éléments de diagnostic

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

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

Une cartographie des zones de moindre bruit des transports a été réalisée afin de guider les travaux à venir de priorisation et de valorisation des zones calmes.

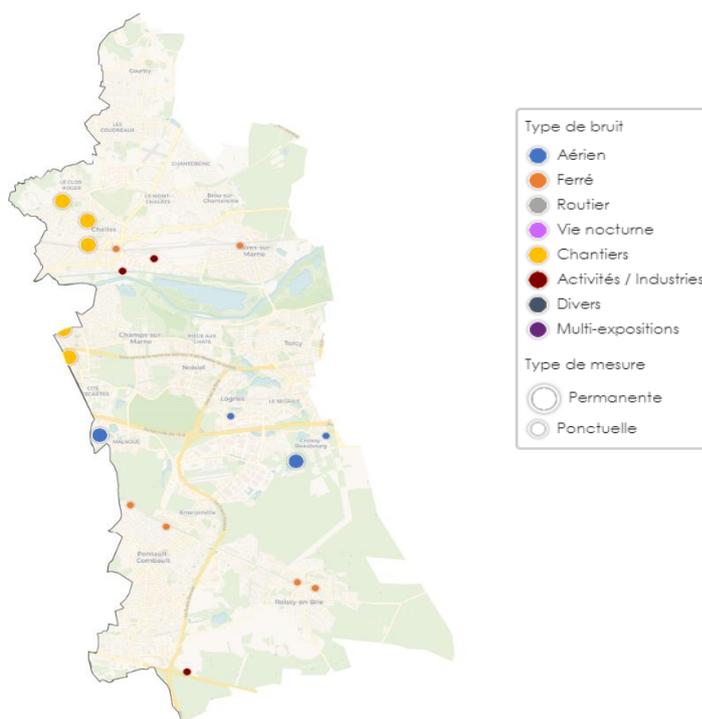
Dans le cadre de sa mission d'observation du bruit généré en Île-de-France, Bruitparif dispose, sur le territoire de la CAPVM, de deux stations de mesures permanentes du bruit aérien autour de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, ainsi que de quatre stations de mesure permanentes pour le suivi du bruit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

Par ailleurs, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées par Bruitparif sur le territoire de la CAPVM pour documenter les problématiques locales liées au bruit ferroviaire ou industriel. L'ensemble des résultats de ces mesures est consultable sur la plateforme « Rumeur » de Bruitparif : <https://rumeur.bruitparif.fr/>

Les études de Bruitparif

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

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



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

4. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

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

- Les zones où les valeurs seuils par source sont dépassées en Lden.
- Les mailles de 200 mètres où les impacts sanitaires (DALY et I-DALY) sont les plus élevés par source.
- Les établissements sensibles (établissements de santé et d'éducation) situés à l'intérieur des zones précédentes.

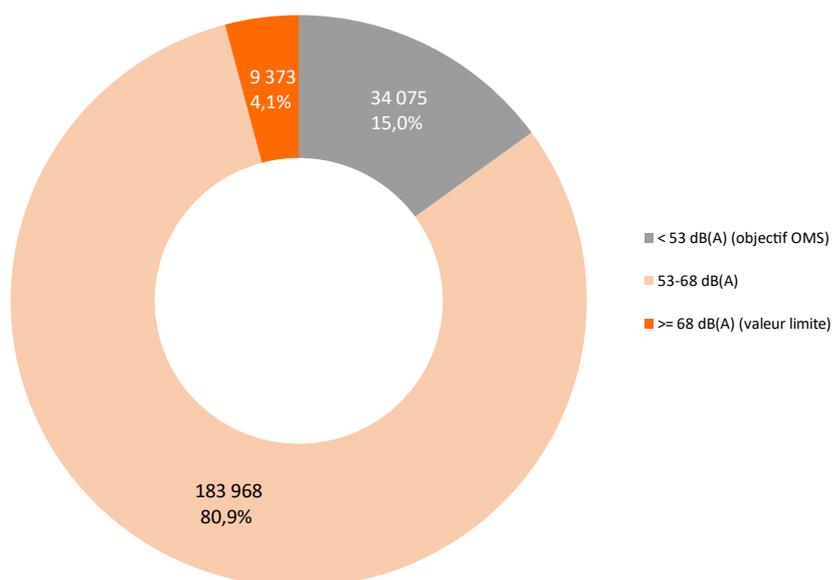
Pour hiérarchiser les zones à enjeux, plusieurs critères peuvent être pris en compte :

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

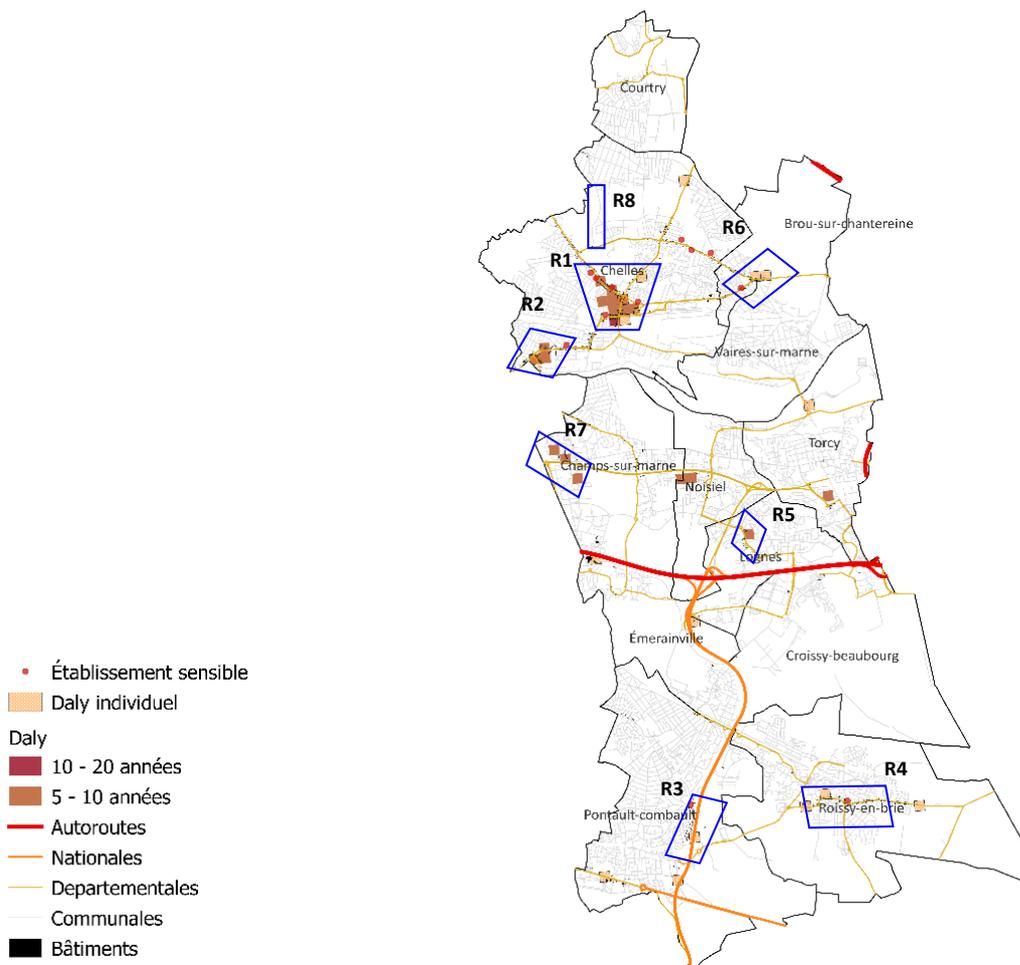
2. Bruit routier

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

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



Part de la population exposée au bruit routier (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux pour le bruit routier

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

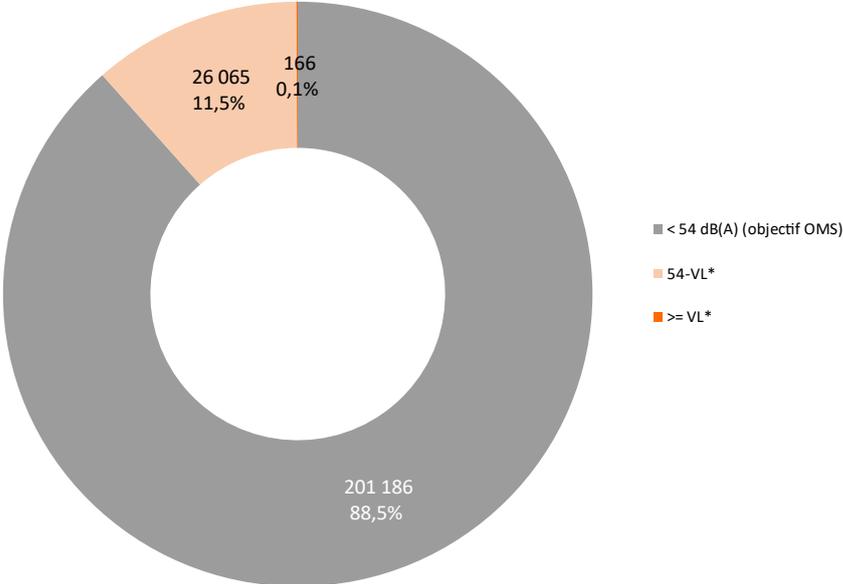
Chelles est la commune qui présente les valeurs les plus élevées de vie en bonne santé perdue (DALY) dues au bruit routier pour deux secteurs, R1 et R2. Rapporté à l'individu (I-DALY), cela représente pour R1 et R2 respectivement 12 à 36 mois et 6 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière. Ces deux secteurs concernent 2 638 personnes (R1) et 113 personnes (R2). Cinq autres secteurs à enjeux routiers sont répartis sur les communes de Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Lognes, Brou-sur-Chantereine et Champs-sur-Marne.

Secteurs à enjeux pour le bruit routier en dépassement de la valeur limite de 68 dBA						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
R1	Chelles	D224 / D34 / D934	CD 77	2 : Maternelle Bickart et élémentaire Guy Gasnier	Entre 12 et 36 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 20 années (DALY)	2638 pers.
R2	Chelles	D934/D226	CD 77	–	Entre 6 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	113 pers.
R3	Pontault-Combault	N104	DIRIF	1 : Lycée Camille Claudel	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	226 pers.
R4	Roissy-en-Brie	D21	CD 77	1 : Groupe scolaire Les sapins	Entre 6 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	300 pers.
R5	Lognes	D 199	CD 77	-	Entre 6 et 12 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	237 pers.
R6	Brou-sur-Chantereine /Vaires-sur-Marne	D34A / D934	CD 77	1 : Elémentaire Jean Jaurès	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly)	182 pers.
R7	Champs-sur-Marne	D 199	CD 77	–	Entre 5 et 10 années (DALY)	108 pers.
R8	Chelles	Chemin du Sempin	Ville de Chelles	–	Non estimé	Non estimé

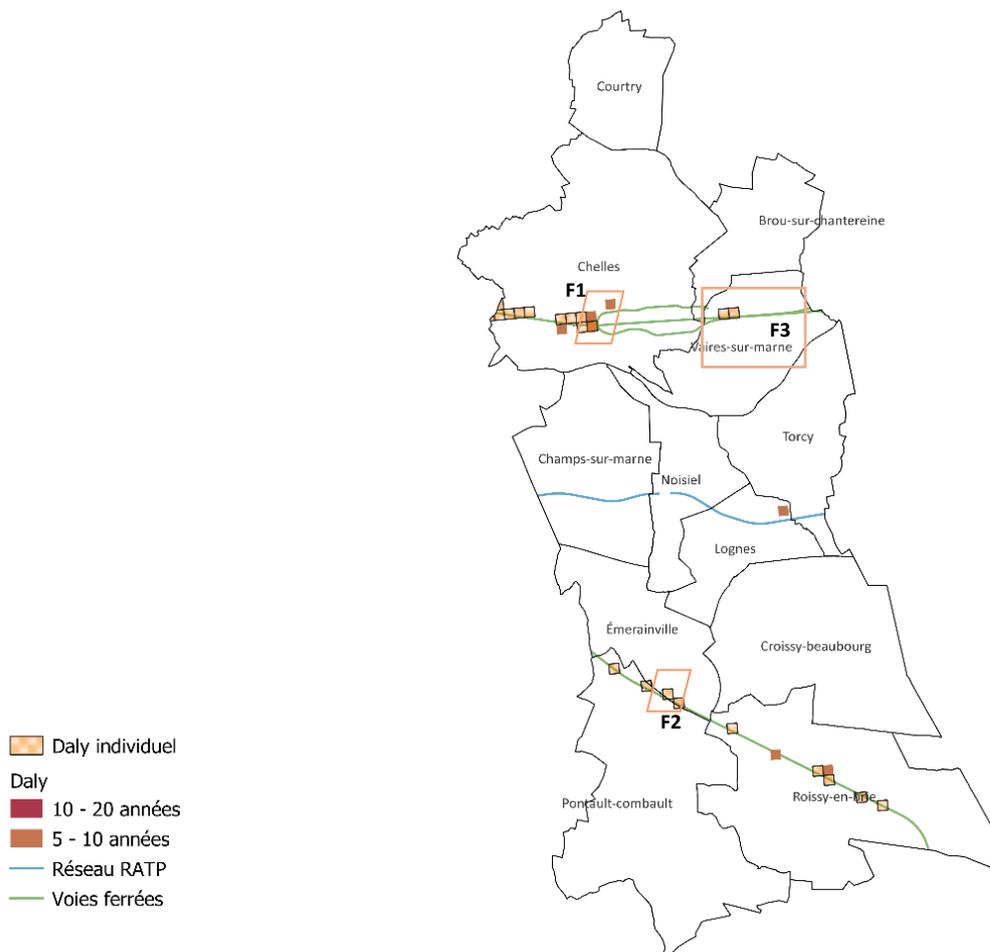
3. Bruit ferré

Au sein de la CAPVM, le bruit ferroviaire affecte une partie non négligeable du territoire, mais représente un enjeu de moindre ampleur que le bruit routier. Les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 73 dBA Lden concernent 0,1 % de la population du territoire, soit 166 habitants. Par ailleurs, 11,5 % des habitants, soit 26 231 personnes, sont exposés au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden.

La commune de Chelles concentre près 87 % des habitants de l'agglomération en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 73 dBA pour le bruit ferroviaire (145 habitants sur 166). Les deux autres communes potentiellement concernées par des expositions au-delà des valeurs limites réglementaires en Lden sont Pontault-Combault (18 habitants) et Roissy-en-Brie (2 habitants).



Part de la population exposée au bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux pour le bruit ferroviaire

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

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

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

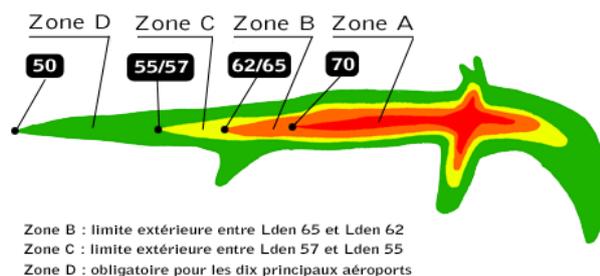
Secteurs à enjeux pour le bruit ferré en dépassement de la valeur limite de 68 dBA						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
F1	Chelles	CORAIL / FRET / TGV-D-10U2	SNCF Réseau	–	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 5 et 10 années (DALY)	138 pers.
F2	Pontault-Combault	FRET	SNCF Réseau	–	Entre 12 et 24 mois de vie (I-Daly) Entre 1 et 5 années (DALY)	16 pers.
F3	Vaires-sur-Marne	SMGL	SNCF Voyageurs	–	Non estimé	Non estimé

4. Bruit aérien

Les documents de référence pour déterminer les secteurs à enjeux en termes de bruit aérien incluent :

- Le Plan de Gêne Sonore (PGS) : ce plan délimite les zones où les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, et la CAPVM n'est concernée par aucun PGS.
- Le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) : ce document vise à interdire ou limiter les constructions pour éviter d'augmenter les populations exposées aux nuisances. Il anticipe le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures, et les évolutions des procédures de circulation aérienne sur 15 à 20 ans. Le PEB comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle 1/25 000 indiquant les zones exposées au bruit, classées de A à D selon l'importance de l'exposition.

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



Le PEB de l'aérodrome de Lognes - Émerainville a été révisé et approuvé par arrêté inter-préfectoral n°BRCT/2019-08 le 11 février 2019. Le précédent PEB datait de 1984. Cette révision vise à prévenir l'exposition au bruit des nouvelles populations en tenant compte des hypothèses de trafic actualisées, et rend le document conforme aux normes européennes en utilisant le nouvel indicateur Lden. Les hypothèses de projection de trafic sont de 80 000 mouvements par an à 5 ans, 90 000 à 10 ans et 100 000 à 15 ans.

Les cartes stratégiques de bruit des trois grands aéroports franciliens (Paris - Charles de Gaulle, Paris - Orly, Paris - Le Bourget) ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Bruitparif a complété ces cartes en estimant les niveaux de bruit entre les valeurs recommandées par l'OMS (45 dBA Lden et 40 dBA Ln) et les seuils fixés par la Commission européenne (55 dBA Lden et 50 dBA Ln). Ce travail a également été étendu aux aérodromes franciliens dotés d'un PEB.

La synthèse des documents de référence met en évidence trois zones soumises au bruit aérien sur le territoire de la CAPVM :

- L'extrême sud du territoire : situé sur les communes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie, cette zone est survolée par les aéronefs en provenance et à destination de l'aéroport de Paris - Orly. Les niveaux sonores y sont inférieurs au seuil réglementaire de 55 dBA en Lden et de 50 dBA en Ln, mais supérieurs à l'objectif de qualité de l'OMS en Lden.
- Une large bande centrale du territoire : concernée par l'activité de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, cette zone présente un secteur où la valeur limite réglementaire en Lden est dépassée, ainsi qu'une zone plus étendue où l'objectif de qualité de l'OMS en Lden est dépassé.
- Le nord du territoire : abritant l'aérodrome de Chelles - Le Pin, bien que peu étendu, cette zone pourrait générer localement des dépassements de la valeur limite réglementaire en Lden.

Au sein de la CAPVM, les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 55 dBA Lden, concerne seulement 0,1 % de la population du territoire, soit 242 habitants. Ces personnes résident principalement près de l'aérodrome de Chelles - Le Pin (230 personnes) et de l'aérodrome de Lognes - Émerainville (7 habitants à Croissy-Beaubourg, 3 habitants à Émerainville et 2 habitants à Lognes). Deux établissements d'enseignement, le collège et le lycée privé Gasnier et le collège de l'Europe à Chelles, sont potentiellement exposés au-delà de la valeur limite près de l'aérodrome de Chelles - Le Pin. Cependant, étant donné que l'aérodrome est principalement actif les week-ends, l'enjeu sanitaire pour ces établissements semble minime. Par conséquent, ces établissements ne seront pas considérés comme des enjeux prioritaires dans l'évaluation du bruit aérien. Les résultats concernant l'aérodrome de Chelles - Le Pin doivent être interprétés avec prudence en raison du manque de données récentes. Les évaluations reposent sur un PEB établi il y a plus de 30 ans, sans mesures de bruit récentes sur le terrain. Il est recommandé de vérifier les potentiels enjeux dans ces secteurs. Compte tenu du peu de signalements de nuisances sonores pour cet aérodrome, comparé à ceux rapportés pour l'aérodrome de Lognes - Émerainville, le voisinage de l'aérodrome de Chelles - Le Pin ne sera pas retenu comme une zone à enjeu prioritaire pour le bruit aérien sur le territoire.

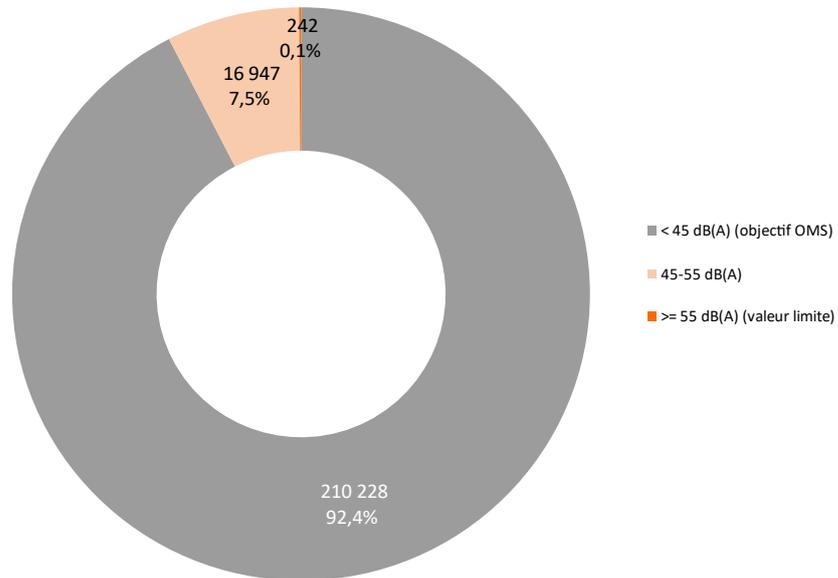
Un nombre beaucoup plus conséquent d'habitants (17 189 personnes, soit 7,5 % de la population du territoire) est exposé au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden. Les communes les plus touchées sont celles impactées par l'activité de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, à savoir :

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

Ainsi que les communes affectées par les survols liés à l'activité de l'aéroport de Paris - Orly :

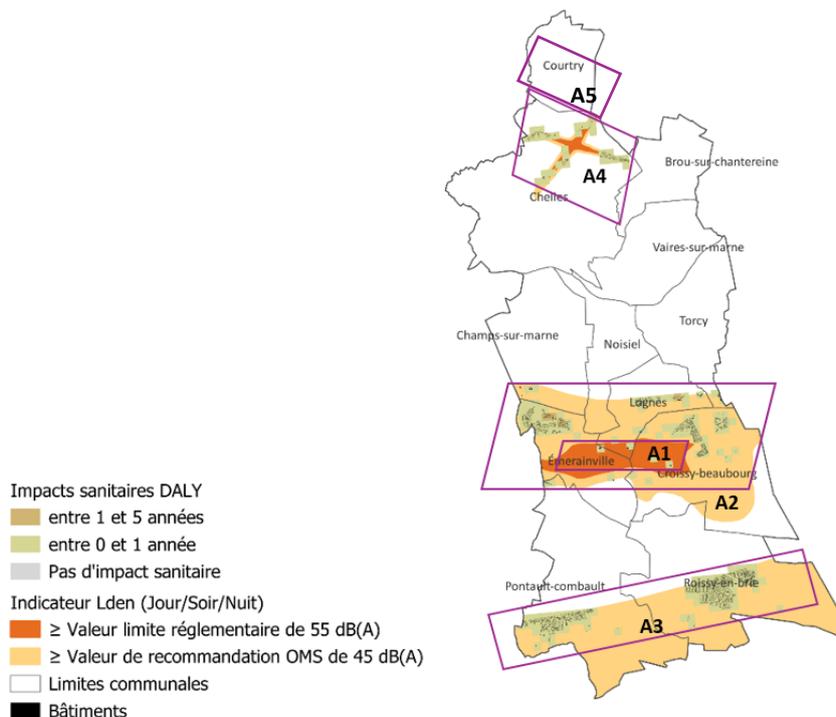
- La commune de Roissy-en-Brie : 22,4 % de la population est exposée au-delà de la recommandation de l'OMS.

- La commune de Pontault-Combault : 9,9 % de ses habitants sont concernés.



Part de la population exposée au bruit aérien (indicateur Lden)

En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 45 années de vie en bonne santé perdues chaque année au sein de la CAPVM. Ces impacts sanitaires sont principalement attribuables à l'aérodrome de Lognes – Émerainville, qui en représente 45 %, et à l'aéroport de Paris – Orly, également pour 45 %.



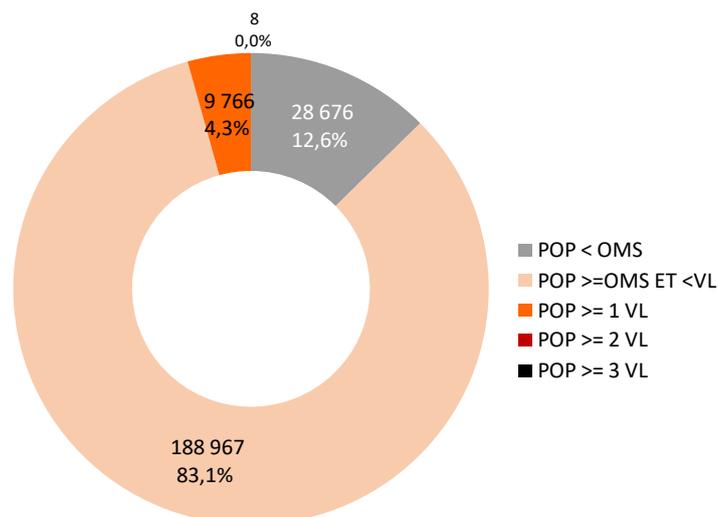
Cartographie des secteurs à enjeux pour le bruit aérien

Secteurs à enjeux pour le bruit aérien						
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire de l'infrastructure	Établissement sensible en situation de dépassement	Impacts sanitaires DALY/ I-DALY	Estimation de la population en dépassement potentiel
Dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé						
A1	Lognes, Émerainville, Croissy-Beaubourg	Aérodrome Lognes - Émerainville	ADP	> Valeur limite	Entre 0 et 5 années (DALY)	8 pers
Dépassement potentiel des seuils réglementaires modéré ou supérieurs aux objectifs de qualité de l'OMS						
A2	Émerainville, Lognes, Croissy-Beaubourg	Aérodrome Lognes - Émerainville	ADP	> OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	7 075 pers.
A3	Pontault-Combault, Roissy-en-Brie	Aéroport d'Orly	ADP	> OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	8 861 pers.
Secteurs à objectiver						
A4	Chelles	Aérodrome de Chelles - Le Pin Axe Nord	ADP	> Valeur limite et OMS	Entre 0 et 1 année (DALY)	1 118 pers.
A5	Courtry	Aéroport Paris - Charles de Gaulle	ADP	Pas d'estimation	Pas d'estimation	Pas d'estimation

5. Situations de multi-exposition

Les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires pour le bruit des transports concernent 4,3 % de la population du territoire, soit 9 766 personnes. En tenant compte de toutes les sources de bruit des transports confondues, 87,4 % des habitants, soit 198 733 personnes, sont potentiellement exposés au-delà des objectifs de qualité de l'OMS.

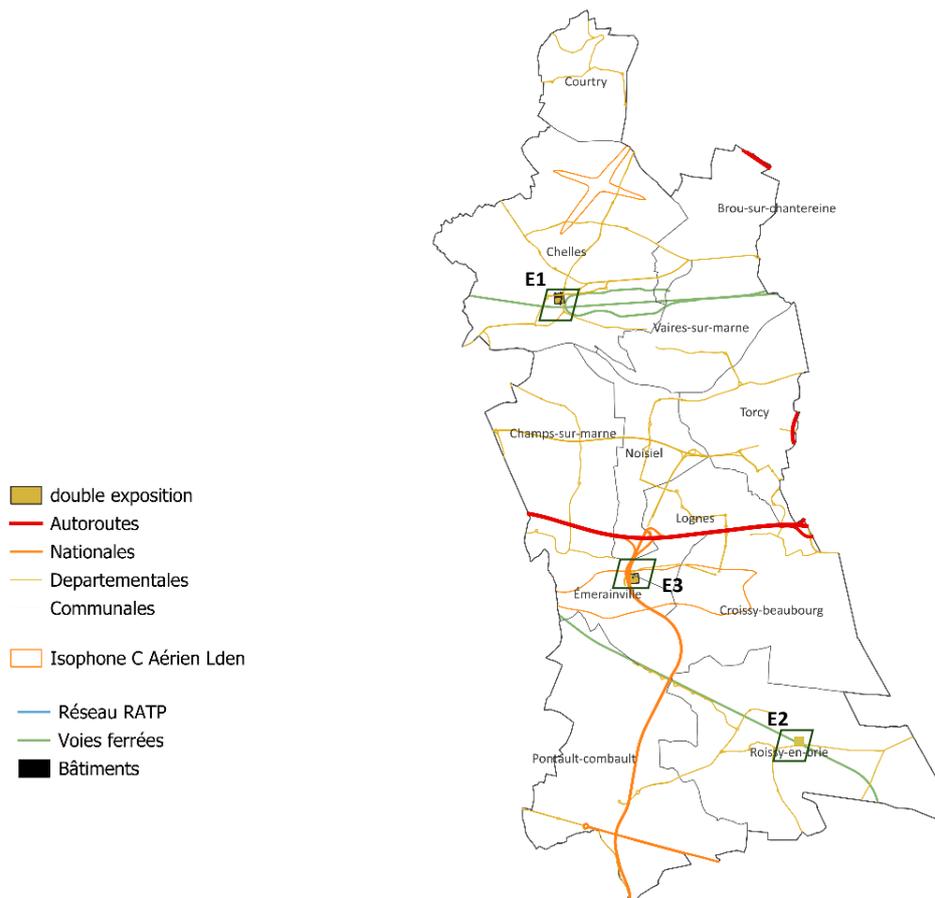
Les communes de Chelles et de Roissy-en-Brie concentrent le plus grand nombre de personnes en situation d'exposition potentielle au-delà des valeurs limites réglementaires pour au moins une source de bruit des transports (respectivement 6 364 et 1 070 personnes). Quelques personnes (en nombre limité,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



Part de population, par commune, exposée à des niveaux de bruit des transports égaux ou supérieurs à la valeur limite (indicateur Lden)

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

Population par tranche de niveau de bruit, par commune, exposée aux valeurs de références et cumulées, selon l'indicateur Lden



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

Huit personnes sur le territoire de Paris - Vallée de la Marne sont potentiellement exposées à deux valeurs limites réglementaires du bruit.

Pour le secteur E1, situé sur la commune de Chelles, cela correspond à une perte de vie en bonne santé (DALY) allant de 5 à 20 années en raison du cumul d'exposition à deux sources de bruit (routier et ferroviaire). Rapporté à l'individu (I-DALY), cela représente entre 12 et 36 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Pour le secteur E2, sur la commune de Roissy-en-Brie, la perte de vie en bonne santé (DALY) varie de 1 à 5 années, due au cumul d'exposition à deux sources de bruit (routier et ferroviaire). Rapporté à l'individu (I-DALY), cela correspond à entre 12 et 24 mois de vie en bonne santé perdus sur l'ensemble de la vie.

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

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

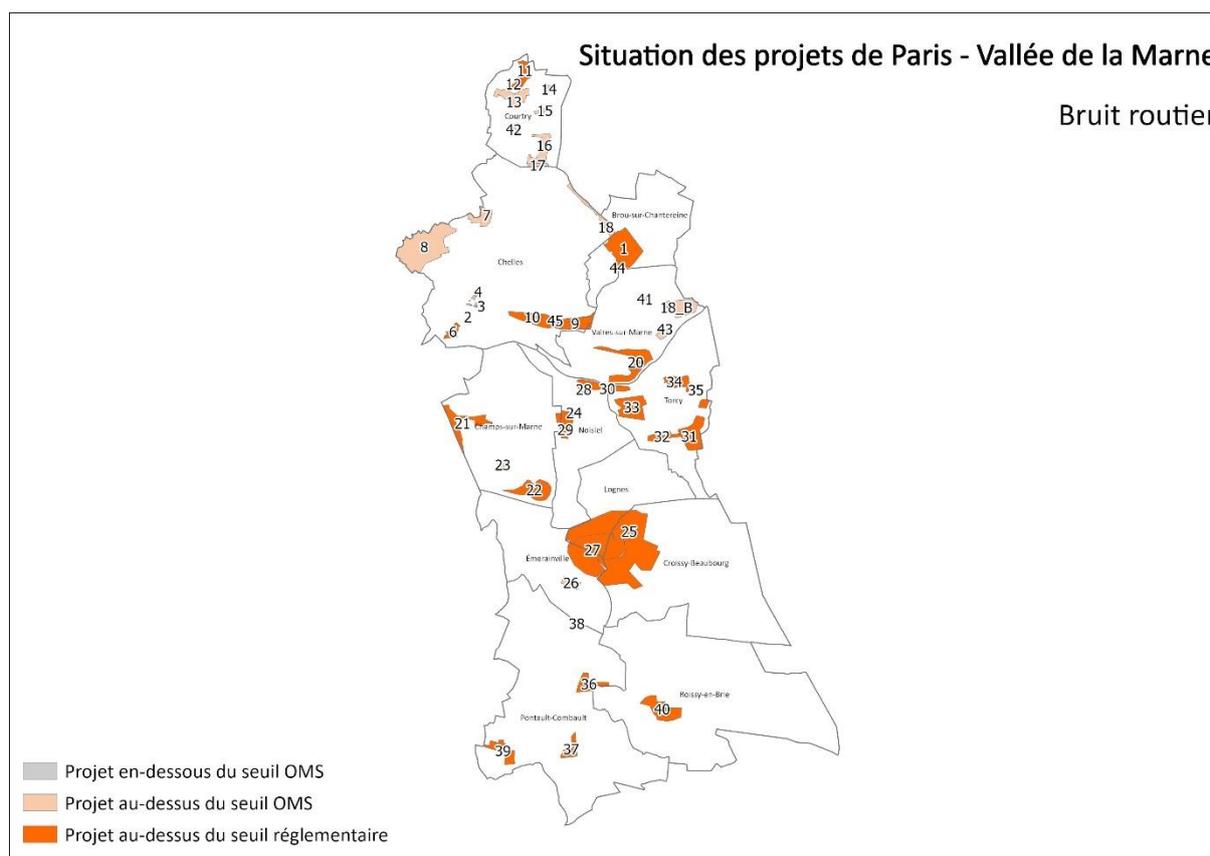
6. Hiérarchisation des secteurs à enjeux

Rang / Dénomination	Critères	Secteurs
1 / Secteurs prioritaires	<p>Nombre d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>500) et/ou présence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années et mois de vie (DALY et I-DALY élevés).</p> <p>Multi-exposition sonore.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - R1 - A1 - E1, E2, E3
2 / Secteurs à enjeux élevés	<p>Nombre d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>100) ou double dépassement de source distincte.</p> <p>Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années et mois de vie (DALY et I-DALY faibles).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - R2, R3, R4, R5 - F1
3 / Secteurs à enjeux	<p>Nombre d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires moins élevé.</p> <p>Absence d'ETS en dépassement potentiel des seuils réglementaires.</p> <p>Impacts sanitaires en années <u>ou</u> mois de vie (DALY <u>ou</u> I-DALY).</p>	<ul style="list-style-type: none"> - R6, R7 - F2 - A2, A3
4 / Secteurs à objectiver	Manque de données actuelles.	<ul style="list-style-type: none"> - A4 - A5 - R8

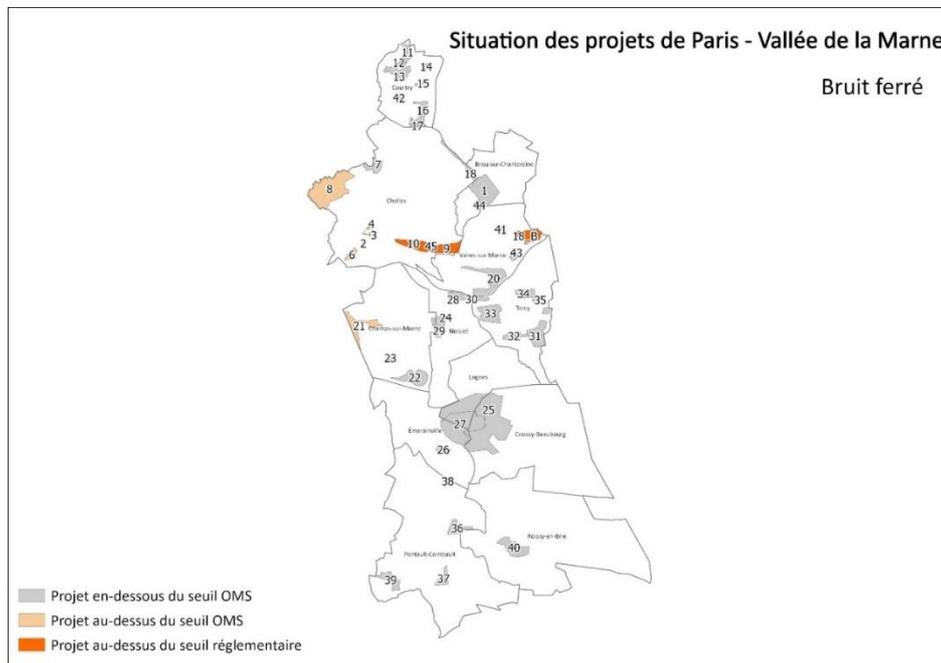
5 / Secteurs à surveiller	Secteurs impactés par une ou plusieurs sources de bruit des transports avec perspective d'augmentation de la population dans le cadre de projets d'aménagement urbain.	<ul style="list-style-type: none"> - 26 secteurs d'aménagement potentiellement exposés au bruit routier. - 3 secteurs d'aménagement potentiellement exposés au bruit ferroviaire. - 3 secteurs d'aménagement potentiellement exposés au bruit aérien. - F3
---------------------------	--	--

7. Prospection : exposition au bruit des projets d'aménagement du territoire

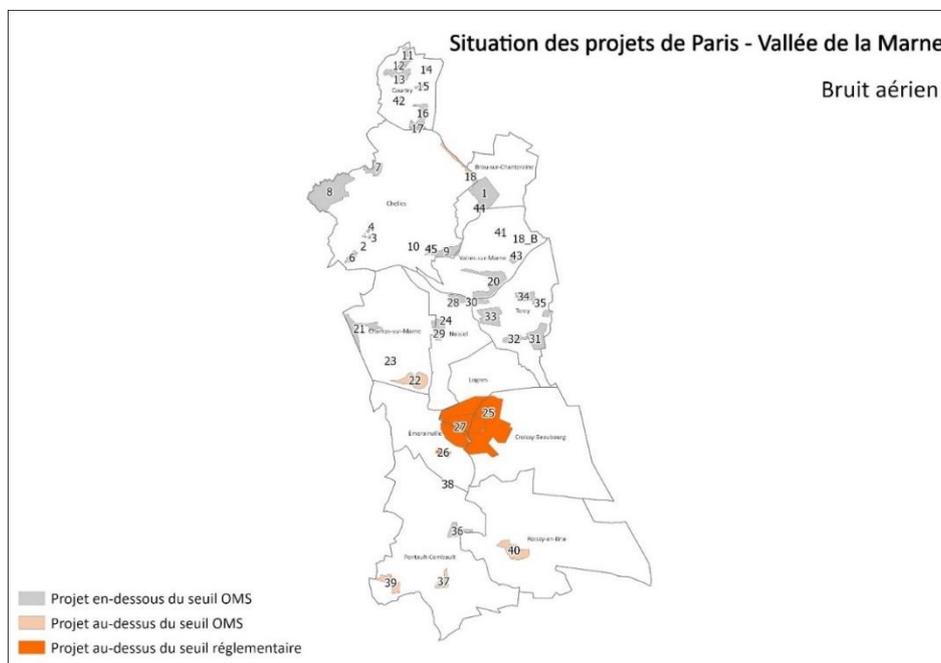
Sur le territoire de la CAPVM, tous les projets d'aménagement, à l'exception du projet d'aire d'accueil des gens du voyage - site Chemin de l'Arange (n°14) à Courtry, sont situés dans des zones où le niveau de bruit routier dépasse l'objectif de qualité de l'OMS de 53 dBA Lden. Parmi ces projets, 26 secteurs sont dans des zones qui excèdent la valeur limite réglementaire de 68 dBA Lden pour le bruit routier.



Concernant le bruit ferroviaire, 13 secteurs d'aménagement sont situés dans des zones où le niveau de bruit dépasse l'objectif de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden, et 3 secteurs dépassent la valeur limite réglementaire de 73 dBA Lden.



Pour le bruit aérien, 8 secteurs d'aménagement se trouvent dans des zones où le niveau dépasse l'objectif de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden, tandis que 3 secteurs sont situés dans des zones excédant la valeur limite réglementaire de 55 dBA Lden.



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

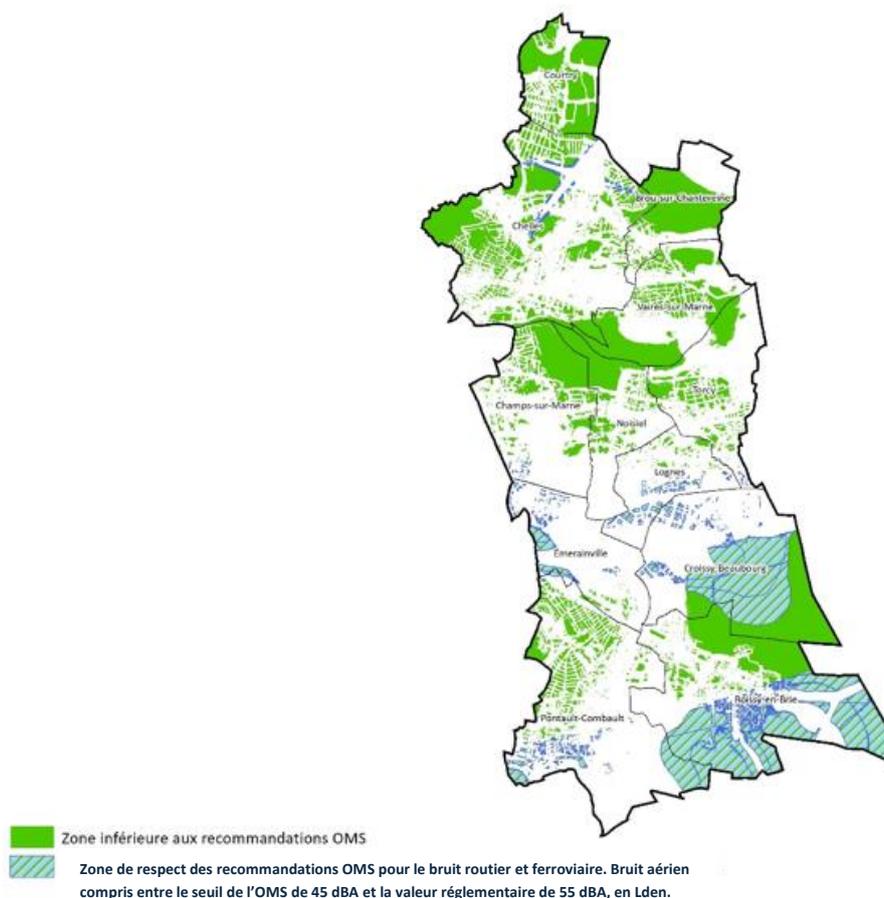
8. Prospection : zones de moindre bruit des transports

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». Il est donc important de distinguer entre zone calme (où le critère acoustique est respecté) et les zones à valoriser ou à protéger (zones présentant un potentiel de calme mais exposées au bruit).

Bien qu'un niveau de bruit moyen à ne pas dépasser puisse être choisi comme critère de base pour définir une zone calme, cette définition inclut également d'autres caractéristiques, telles que l'ouverture au public, la qualité paysagère, l'absence de circulation de véhicules motorisés, la présence de lieux propices au ressourcement, la facilité d'accessibilité et le confort.

En ce qui concerne le niveau d'exposition au bruit, les secteurs du territoire qui respectent les recommandations de l'OMS pour le bruit des transports peuvent être considérés comme calmes, à condition de vérifier qu'ils ne sont pas soumis à des nuisances sonores d'autres sources (industrielles, chantiers, activités commerciales, etc.).

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



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

III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées

RAPPEL RÉGLEMENTAIRE

« Le préfet de département est chargé de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, qu'il soit concédé ou non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports soumis à une cartographie du bruit » (instruction du 23 juillet 2008).

En conséquence, la collecte des informations pour le PPBE de la CAPVM s'est appuyée sur les contenus des différents PPBE fournis par les gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.

Certains gestionnaires ont également fourni des contributions détaillées qui ont été intégrées dans le contenu de ce PPBE, suite à une demande écrite effectuée par la Communauté d'agglomération.

1. Actions sur le bruit routier

1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

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

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

BRUIT ROUTIER

RN104 Émerainville :

- Rehausse des merlons anti-bruit à Émerainville en 2014 et 2019.
- Mise en place d'écrans acoustiques entre le diffuseur RN104 - RD361 et la rue des Berchères à Pontault-Combault en 2019, avec des écrans supplémentaires programmés jusqu'à la rue des Petites Friches en 2023.

A104 Torcy :

- Mise en œuvre expérimentale d'une réduction de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h.

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

2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

En sa qualité de gestionnaire des infrastructures routières, le Département de Seine-et-Marne a adopté son PPBE en 2012, conformément à la Directive 2002/49/CE.

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

De manière générale, le Département s'engage à poursuivre et à développer des actions cohérentes pour la gestion du bruit, en tenant compte des éléments suivants :

- Schémas d'organisation environnementale des chantiers routiers : intégration des nuisances sonores dans les plans de gestion des chantiers.
- Revêtements phoniques : utilisation de revêtements phoniques dans les situations nécessitant des mesures de réduction du bruit, exclusion des enduits bruyants en présence de riverains, et emploi d'enrobés fins en agglomération.
- Respect des prescriptions réglementaires : maintien des niveaux sonores en deçà des valeurs limites dans le cadre de la création d'infrastructures.

Par ailleurs, le Département met en œuvre des sections d'approche d'agglomération ; ce dispositif vise à aménager une zone de transition en entrée et sortie d'agglomération afin d'accompagner la réduction de la vitesse de 80 à 50 km/h. En plus de ses avantages pour la sécurité, cet aménagement encourage la modération des vitesses et contribue à diminuer les nuisances sonores pour les riverains proches.

3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes de Paris - Vallée de la Marne

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

Le questionnaire couvrait six catégories d'actions sur le bruit routier :

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

Lorsque cela a été possible, les informations sur la localisation sur le territoire communal, la date de mise en œuvre, ainsi que le coût et les bénéfices en termes de réduction du bruit (en décibels) ont été fournis.

Les tableaux ci-dessous présentant les principales actions signalées par les communes ayant répondu au questionnaire. Ces tableaux ne prétendent pas à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire de la CAPVM durant la période considérée.

Actions de MAÎTRISE DU TRAFIC ROUTIER mises en œuvre depuis 2014						
Type d'action	Commune/Gestionnaire	Secteur concerné	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Restrictions d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds, ...)	Commune d'Émerainville	Rue d'Emery	- Interdiction des poids lourds - Interdiction VL sauf desserte riveraine		2023	NC
	Commune de Chelles	Quartiers Chantereine, Mont Chalâts, et Grande Prairie (canal)	Aménagements limitant l'accès aux 2 roues dans les secteurs résidentiels		2014/2024	NC
		Pont de la Goujonnette	Interdiction d'accès aux poids lourds + 1,5 t		2014/2024	NC
	Commune de Croissy-Beaubourg	Quartier du vieux bourg de Croissy et dans les Lions de Beaubourg	Arrêtés municipaux d'interdiction de circulation des PL de + de 3,5 t		2014/2024	NC
Renouvellement de la flotte de véhicules de services en hybrides/électriques	Commune de Lognes		- Acquisition de véhicules électriques - Acquisition de véhicules hybrides		- 2016-2018 - 2015	- 70 000 € - 75 000 €
	Commune de Chelles		Acquisition de véhicules fonctionnant au GNV		2018	NC
				Conversion du parc automobile à essence au bioéthanol (boîtier de conversion)		2022-2028
	Commune de Croissy-Beaubourg		Acquisition d'un VL de marque RENAULT ZOÉ électrique, en complément de RENAULT Kangoo électriques de 2012 et 2013		2020	15 926 € TTC
	Commune de Pontault-Combault		Achats de véhicules électriques pour les déplacements professionnels des agents		2014/2024	NC
Modification du plan de déplacements et mise à sens unique de voies	Commune de Chelles	Rue des Cottages	Mise à sens unique		2021	NC
		Rue Auguste Meunier (tronçon Nord)	Mise à double sens		2024	NC
		Avenue d'Ulm	Mise à sens unique		NC	NC

Mise en place d'un système pour la gestion du stationnement et des livraisons	Commune de Lognes		Zone bleue stationnement demi-journée		2019	5 000 €
Fluidification du trafic par la suppression de feux tricolores ou un système de synchronisation des feux	Commune d'Émerainville		En fonction du flux, les feux sont passés manuellement à l'orange		2014/2024	NC
	Commune de Chelles	Carrefours Sciences/Claude Bernard et Sciences/Delambre	Suppression des feux		2022	NC
		Carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révèrend Père Chaillet	Suppression des feux		2024	NC
		Intersection rue Auguste Meunier et rue du Docteur Spadotto	Suppression des feux		NC	NC
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres)	Commune d'Émerainville		Mise en place d'une navette pour séniors		2022	NC
Actions pour favoriser le report modal vers des mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, ...)	Commune de Chelles	Avenue du Général de Gaulle (910 ml)	Création de la piste cyclable bidirectionnelle		2021	NC
		Rue Auguste Meunier	Création de la piste cyclable bidirectionnelle		2024/2028	NC
		Chemin du Corps de Garde	Réalisation de la voie verte		NC	NC
VITESSES DE CIRCULATION						
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Commune de Chelles	Avenue des Sciences/Lavoisier	Suppression du carrefour à feux		2020	NC
		Giratoire : Nast/Eterlet/Résistance	Suppression du carrefour à feux et création d'un giratoire		2017	NC
		Carrefour Foch/De Lattre de Tassigny	Création d'un mini giratoire		2018	NC
		Rond-point Albert Sarraut	Aménagement du rond-point (travaux Département 77)		2024	NC
Réductions réglementaires de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	Commune de Croissy-Beaubourg		Création de zones 30 avec arrêtés municipaux		2014/2024	NC
	Commune de Pontault-Combault		Passage à 30 km/h sur l'ensemble de la ville		2014/2024	NC
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Commune d'Émerainville		Zone 30 sur la majorité de la commune, sauf les grands axes		2014/2024	NC
	Commune de Chelles	ZAC de l'Aulnoy	Mise en place de nouvelles zones de rencontre et zones 30		2024	NC
	Commune de Croissy-Beaubourg	Allée du Bois / ZAC de Lamirault	Zones 30		2021	NC

	Commune de Lognes		Création de la place Rosa Bonheur en remplacement d'un parking		2022	NC
Mise en place de contrôles de vitesse et de radars pédagogiques	Commune de Croissy-Beaubourg	Rue de Paris ; Rue du Chenil ; Allée des Platanes ; Avenue de l'étang.	Mise en place de 6 radars pédagogiques sur la commune en surplus des 2 existants. Principalement sur les axes dangereux aux abords des écoles notamment et sur des lignes droites de + de 300 m/l.		2020	15 228 € TTC
	Commune de Pontault-Combault		Installation de radars pédagogiques		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		3 radars pédagogiques		2014-2023	2000 € l'unité
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes, ...)	Commune de Chelles	Avenue des Sciences	Création de plateaux surélevés		2021/2024	NC
		Rue Louis Eterlet ; Rue Gustave Nast ; Avenue de la Résistance ; Boulevard Mendes France ; Rue du Moulin ; Avenue du Général Leclerc	Création de plateaux surélevés		2014/2024	NC
	Commune de Lognes	- Cours des Petites Écuries - Rue de la Mairie ; Rue Gabriel ; Allée du Château d'Eau - Rue Nicolas Appert	- Deux nouveaux ralentisseurs - Un ralentisseur - Un ralentisseur + abaissement de bordure		- 2022 - 2022 - 2023	- 12 100 € TTC - 19 000 € TTC - 17 000 € TTC
LIMITATION DE LA PROPAGATION DU BRUIT						
Mise en place d'écrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	Commune d'Émerainville		Demande faite à la DIRIF de la création d'un mur anti bruit, sans succès		2014/2024	NC
Aménagement de talus de terre et merlons	Commune de Chelles	Quartier du Plein Champ	Création de merlons dans le cadre des travaux du GPE		2014/2020	NC
REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE						
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	Commune de Chelles	Rue Alexis Legrand	Suppression des pavés rue Alexis Legrand	-3 à -6 dBA	2018	NC
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage, ...)				Campagnes régulières de remise en état par le bailleur de la ville		2014/2024
	Commune de Lognes		Lutte contre les nids de poules (2x/an)		2x/an	20 000 €/an
TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES						
Changement des huisseries	Commune d'Émerainville		Demande de subvention faite auprès de la CAF pour changement des huisseries de la crèche « les petits Princes »		2014/2024	78 000 €
	Commune de Chelles	Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries) en lien avec les bailleurs sociaux	-5 à -30 dBA	2014/2024	NC

	Commune de Chelles	Ex-OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri,	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries), portés par des copropriétés	-5 à -30 dBA	2014/2024	NC
	Commune de Pontault-Combault		- Changement des huisseries - Réhabilitation de la résidence personnes âgées avec des ouvrants mieux isolants		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		Changement des huisseries dans les écoles		2018	500 000 €/an
Rénovation du patrimoine bâti, en particulier des établissements recevant du public sensible (petite enfance, enfance, séniors)	Commune d'Émerainville		L'ensemble des bâtiments disposent de fenêtres double vitrage		2014/2024	NC
	Commune d'Émerainville		Transformation de la halte-garderie en petite crèche avec mise aux normes		2014/2024	NC
PRÉVENTION DU BRUIT						
Intégration de la prévention du bruit dans sa politique d'exploitation, et dans ses politiques sectorielles (environnement, urbanisme, transport, aménagement, logement)	Commune de Lognes		Intégration dans le PLU du PEB et du PPBE		2014/2024	NC
AUTRES ACTIONS						
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la police municipale, et verbalisation des contrevenants si infraction		2014/2024	NC
Réalisation de campagnes de mesure de bruit	Commune de Chelles	Quartier de l'Aulnoy	Mesure de bruit au niveau d'un immeuble du quartier, situé en face de la voie ferrée		2022	NC
Réalisation d'études de trafic	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier (nord)	Réalisation d'une étude de trafic en prévision du réaménagement		2023	NC
Campagnes de sensibilisation (2R, usage avertisseurs sonores, ...)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la police municipale, et verbalisation des contrevenants si infraction		2014/2024	NC
Acquisition de matériel d'entretien peu bruyants (espaces verts, voirie, ...)	Commune de Croissy-Beaubourg		Remplacement au coup par coup des outillages des espaces-verts, tels que les souffleurs, tailles-haies, etc...		2014/2024	7 320 € TTC
	Commune de Pontault-Combault		Remplacement au coup par coup des outillages des espaces-verts, tels que les souffleurs, tailles-haies, etc...		2014/2024	NC
	Commune de Lognes		Mise en circulation de goupils électriques		2014/2024	NC

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

Type d'action	Communes	Secteur concerné	Action à réaliser	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Renouvellement de la flotte de véhicules de services en hybrides/électriques	Commune d'Émerainville		Acquisition d'un véhicule hybride		2024	NC
	Commune de Chelles		Conversion du parc automobile à essence au bioéthanol (boîtier de conversion)		2022 – 2028	NC
Modification du plan de déplacements et mise à sens unique de voies	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier (tronçon Nord)	Mise à double sens de la rue		2024	NC
Fluidification du trafic par la suppression de feux tricolores ou un système de synchronisation des feux	Commune de Chelles	Carrefour Auguste Meunier/Belle Île/Révérénd Père Chaillet	Suppression des feux		2024	NC
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres, ...)	Commune de Chelles		Projet de bus des Bords de Marne en site propre		2030	NC
Actions pour favoriser le report modal vers des mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, ...)	Commune de Chelles	Avenue de Sylvie	Étude d'une piste bidirectionnelle		2024/2028	NC
		Gare de Chelles – Gournay	Prolongement de la navette 701			NC
	Commune de Chelles	Rue Auguste Meunier	Création de la piste cyclable bidirectionnelle		2024/2028	NC
	Commune de Lognes	Allée des Marronniers au cours des Lacs	Création de pistes cyclables		2024	70 000 €
VITESSES DE CIRCULATION						
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Commune de Chelles	Rond-point Albert Sarrault			2024	NC
Réductions réglementaires de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)			Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	NC	NC	NC
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre		ZAC de l'Aulnoy			2024	NC

Aménagements ponctuels de voirie		Avenue Albert Caillou, boulevard Alsace-Lorraine.	Mise en place d'un stationnement en chicane et de stops.	NC	NC	NC
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes, ...)	Commune de Lognes	Boulevard du Segrais	Mise en place d'un ralentisseur		2024	NC
	Commune d'Émerainville	Rue d'Emery – Place du 8 mai 1945	Réflexion en cours pour l'aménagement d'un rond-point afin de fluidifier la circulation		2028	NC
REVÊTEMENTS DE CHAUSSÉE						
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage, ...)	Commune de Lognes		Lutte contre les nids de poules (2x/an)		2x/an	20 000 €/an
	Commune d'Émerainville		Maintenance de la voirie		2024	50 000 €
TRAITEMENT ACOUSTIQUE DES FAÇADES						
Changement des huisseries	Commune de Chelles	Cité cheminote et Arcades Fleuries, Saint-Hubert, Gambetta, Résidence Mont-Chalâts	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries) en lien avec les bailleurs sociaux	-5 à -30 dBA	2014/2028	NC
		Ex-OPAH-CD Grande Prairie Argonne ; projet de la Résidence Val Fleuri,	Projets de requalification du patrimoine résidentiel intégrant une meilleure isolation acoustique (changement des menuiseries), portés par des copropriétés	-5 à -30 dBA	2014/2028	NC
AUTRES ACTIONS						
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille)	Commune d'Émerainville		Contrôle routier effectué par la police municipale, et verbalisation des contrevenants si infraction		2024/2028	NC
Campagnes de sensibilisation (2R, usage avertisseurs sonores, ...)			Contrôle routier effectué par la police municipale, et verbalisation des contrevenants si infraction		2024/2028	NC

2. Actions sur le bruit ferré

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'État (DDT) sous l'autorité du Préfet de département, conformément au décret n°2006-361, à circulaire du 7 juin 2007, et à l'instruction du 23 juillet 2008.

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

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

- La liste des PNB ferrés ;
- Les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années ;
- Les actions prévues pour les cinq prochaines années.

En réponse au courrier de la CAPVM, SNCF Réseau et la RATP ont fourni une contribution détaillée sur la liste des PNBf. Les informations concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années ainsi que celles prévues dans les cinq prochaines années sont intégrées dans les tableaux suivants.

Par ailleurs, SNCF Réseau effectue une étude acoustique pour actualiser les PNB ferroviaires dans les communes d'Émerainville, Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Chelles, et Vaires-sur-Marne. Il est également prévu, d'ici 2025, le renouvellement du parc roulant ferroviaire sur la ligne du RER E dans le cadre du son prolongement à l'Ouest (Projet EOLE).

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT ferroviaire mises en œuvre depuis 2014

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

			renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux et maintien par des opérations de maintenance de la catégorie 3 des infrastructures exploitées par du MIO9 et MI2N		
Renouvellement de voie	SNCF RÉSEAU	- Ligne 1 000 : Ligne de Paris-Est à Mulhouse-Ville - Ligne 70 000 : Ligne de Paris-Est à Strasbourg-Ville, - Ligne 70 908 : Boucle de Vaires	- Ligne 1 000, 11,6 km - Ligne 70 000, 4,3 km - Ligne 70 908, 1,7 Km		2014/2024 NC
Renouvellement du matériel roulant	SNCF RÉSEAU	Ligne P	Mise en circulation du matériel roulant NAT Z50 000 et AGC B82 500		2014/2024 NC
Protections acoustiques	SNCF RÉSEAU	Ligne 70 000	Installation d'écrans acoustiques sur les communes de Chelles et Vaires-sur-Marne		2012/2014 NC
Travaux de VRD.	GPE		- Livre blanc « silence chantier » - Météo des chantiers		2012/2024 NC
Information-concertation	GPE	Chelles : les puits « Bel-Air » (0603P), « la Noue Brossard » (0604P), « Gustave Nast » (0605P), et « Victor Hugo » (0701P), et la gare de Chelles	De nombreuses réunions publiques ont été réalisées et des concertations post-débat public ont été amorcées entre 2013 et 2014 pour la ligne 16.		2012/2024 NC
	GPE	Champs-sur-Marne : les puits « Maurice Gleize » (0703P) et « Boulevard de Nesles » (0704P), l'arrière gare de Noisy-Champs et une partie de la gare de Noisy-Champs.	Des réunions publiques ont été réalisées et des concertations post-débat public ont été amorcées en 2012 sur la ligne 15 Sud.		2012/2024 NC

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

Type d'action	Gestionnaire	Nom de la voie	Action à réaliser	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Prévention des PNB	RATP	RER A	Mise en circulation du matériel roulant MI09	Diminution sonore de 3,5dB(A) par rapport au MS61 et de 1,5dB(A) par rapport au MI84	2024/2028	NC
Prévention des PNB	RATP	RER A	Réalisation de travaux d'infrastructure nécessaires au renouvellement du matériel roulant existant par des matériels plus silencieux et maintien par des opérations de maintenance de la catégorie 3 des infrastructures exploitées par du MI09 et MI2N.		2024/2028	NC
Résorption des PNB	SNCF RÉSEAU	Pontault-Combault, Roissy-en-Brie, Vaires-sur-Marne, Chelles et Émerainville	Étude acoustique en phase d'émergence		2025	
Exploitation	SNCF RÉSEAU	RER E	Renouvellement du parc roulant ferroviaire dans le cadre de son prolongement à l'ouest (Projet EOLE)		2025	
Exploitation	GPE	L15 et L16	Pièges à son pour toutes les prises et rejets d'air		2025	NC
	GPE	L15	Revêtement des parois verticales des ouvrages et des locaux techniques avec des matériaux absorbants		2025	NC

3. Actions sur le bruit aérien

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

Le PPBE de 3^{ème} échéance de l'aéroport de Paris - Orly a été approuvé le 17 mars 2022 par l'arrêté inter préfectoral n°2022/00949. Un travail de réactualisation de ce document est en cours, mené conjointement par Aéroports de Paris (exploitant et gestionnaire) et la Direction Générale de l'Aviation Civile.

1. PPBE de l'aéroport Paris Orly

Le projet de PPBE révisé, qui devait être disponible fin 2024, n'a pas été pris en compte.

2. PEB de l'aérodrome de Lognes - Émerainville

La révision du PEB de l'aérodrome de Lognes - Émerainville a été approuvée par arrêté préfectoral le 11 février 2019. Le PEB approuvé sera annexé aux plans locaux d'urbanisme, ainsi qu'aux plans de sauvegarde et de mise en valeur. Les cartes de zonage d'exposition au bruit et les modifications des PLU sont détaillées dans le PEB de l'aérodrome et sont accessibles sur le site suivant : https://www.essonne.gouv.fr/contenu/telechargement/35691/270756/file/PPBE+ORLY_2018_2023_.pdf

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

Communes impactées par le projet de PEB de l'aérodrome de Lognes - Émerainville (Source : PEB Lognes - Émerainville)

3. PEB de l'aérodrome de Chelles - Le Pin

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

Actions de MAÎTRISE DU BRUIT AÉRIEN mises en œuvre depuis 2014

Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
PEB Aérodrome Lognes - Émerainville février 2019, non révisé	DGAC	Lognes - Émerainville	Incitation au classement de flotte CALIPSO et équipement atténuateurs de bruit		2014/2024	NC
			Accompagnement au dépôt de dossier de subvention auprès DGAC pour demande de financements		2014/2024	NC
			Charte des relations et de respect mutuel entre les associations de l'aviation légère et sportive et celles des riverains de l'aérodrome		2022	NC
			Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2014/2024	NC
PEB Aérodrome Chelles - Le Pin octobre 1991, non révisé		Chelles - Le Pin	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2014/2024	NC
S : mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC	Paris - Orly	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2018/2024	NC
R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC	Paris - Orly	Couvre-feu nocturne en place pour les aéronefs équipés de turboréacteurs, aucun décollage programmé entre 23h15 et 06h00 et aucun atterrissage programmé entre 23h30 et 06h15	Nombre de dérogations (trimestriel) <100	2019	NC
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Révision de la classification des aéronefs en groupes acoustiques		2021/2022	NC
			Suivi du respect du plafonnement des créneaux annuels (250 000)	Nombre de mouvements annuels	2019	NC
			Étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions, selon l'approche équilibrée		2020/2021	NC

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

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

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

Type d'action	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
PEB Aérodrome Lognes - Émerainville février 2019, non révisé	DGAC	Lognes - Émerainville	Incitation au classement de flotte CALIPSO et équipement atténuateurs de bruit		2024/2028	NC
			Implantation de deux feux à éclats pour un meilleur respect du tour de piste		2024	NC
			Accompagnement au dépôt de dossier de subvention auprès de la Région Île-de-France pour demande de financements		2024/2028	NC
			Étude de l'installation d'une borne électrique sur l'aérodrome		2024/2028	NC
			Charte des relations et de respect mutuel entre les associations de l'aviation légère et sportive et celles des riverains de l'aérodrome		2024/2028	NC
			Maintien des CCE : Commission consultative de l'environnement		2024/2028	NC
PEB Aérodrome Chelles-les-Pins octobre 1991, non révisé		Chelles - Le Pin	Maintien des CCE : Commission consultative de l'environnement		2024/2028	NC
S : mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs) ;	DGAC	Paris - Orly	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2024/2028	NC
	ADP	Paris - Orly	Poursuite de la modulation des redevances d'atterrissage pour inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes avec des avions plus performants du point de vue acoustique	- Nombre de mouvements nocturnes d'avions les moins performants < 50/an - Part des mouvements nocturnes (22h-6h) effectués au moyen des avions les plus performants (>98% en 2022)	2024/2028	Modulation de la redevance à la hausse ou à la baisse pour couvrir les coûts

R : restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;	DGAC - ADP	Paris - Orly	Vérification du respect des trajectoires (VPE)	Nombre de sorties de VPE non autorisées < 5 vols pour 10 000 départs	2024/2028	NC
P : gestion et contrôle de la politique de planification des sols ;	DGAC - ADP - ÉTAT	Paris - Orly	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	Nombre de CCAR par an	2024/2028	NC
O : mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome ;	DGAC - DSNA	Paris - Orly	Augmentation des taux de descentes continues avec le dispositif actuel	Taux de réalisation moyen configuration face à l'ouest : ≥ 40% pour la configuration face à l'est : ≥ 40%	2024/2028	NC
			Lancement d'une étude sur un nouveau dispositif permettant la généralisation des descentes continues	Cette mesure est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2024/2028	NC
C : communication/formation/information/études	DGAC - ADP	Paris - Orly	Bulletin d'information du trafic aérien en Île-de-France - Maintien du dispositif		2024/2028	NC
	DGAC - ADP - ÉTAT	Paris - Orly	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2024/2028	NC
	ADP	Paris - Orly	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement		2024/2028	NC
			Maintien et refonte du site entrevoisins.org		2024/2028	100k€
			Actions d'information spécifiques : travaux de reconstruction de la piste 3 de Paris-Orly		2024/2028	50k€
	DGAC - ADP	Paris - Orly	Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France - Maintien du dispositif		2024/2028	NC
	ADP	Paris - Orly	Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique « Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne » (VITRAIL)		2024/2028	125k€
DGAC - ADP	Paris - Orly	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Échanges de données de mesures de bruit		2024/2028	NC	
A : Autres actions	DGAC - ADP	Paris - Orly	Contribuer à la réduction des nuisances sonores engendrées par les opérations aux sols		2024/2028	NC

IV. Plan d'actions

Afin d'apporter des solutions pour les zones fortement exposées au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore et de préserver les espaces calmes, un projet de plan d'actions pour 2024-2028 a été élaboré.

Ce projet de plan d'actions sera harmonisé avec les différents documents de planification établis par la Communauté d'agglomération et les communes.

1. Fiches actions

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

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

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

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

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

OBJECTIF N°2 – Bruit aérien : s'assurer du traitement des nuisances sonores liées à l'aérodrome de Lognes – Émerainville

ACTION 3 – Continuer de participer à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, et veiller à la bonne application de la charte des relations et de respect mutuel.

<p>Description de l'action</p>	<p>- Participation à la CCE</p> <p>La Communauté d'agglomération continue de participer activement aux réunions de la CCE de l'aérodrome de Lognes - Émerainville. Cette commission réunit différents acteurs locaux, tels que les représentants des autorités locales, des associations de riverains, d'usagers, et les exploitants de l'aérodrome, pour discuter entre autres de l'impact des activités aéronautiques sur le bruit.</p> <p>- Veiller à la bonne application de la charte des relations et de respect mutuel</p> <p>La Communauté d'agglomération veille à ce que la charte des relations et de respect mutuel, établie entre les différentes parties prenantes de l'aérodrome, soit respectée. Cette charte définit les principes de collaboration, de transparence et de dialogue entre les acteurs concernés, ainsi que les engagements pour réduire l'impact des activités de l'aérodrome sur le bruit.</p> <p>- Échange d'informations et de retours d'expérience</p> <p>Au sein de la CCE, la Communauté d'agglomération contribue à l'échange d'informations et de retours d'expérience sur les questions environnementales liées à l'aérodrome. Cela peut inclure l'identification des problèmes, la proposition de solutions et la discussion des mesures d'atténuation.</p> <p>- Représentation des intérêts des administrés</p> <p>En participant à la CCE, la Communauté d'agglomération représente les intérêts des administrés affectés par les activités de l'aérodrome. Elle veille à ce que les préoccupations et les plaintes des riverains soient entendues et prises en compte dans les décisions et les actions entreprises par les autorités et l'exploitant de l'aérodrome.</p>
<p>Gains attendus</p>	<p>- Diminution des nuisances dues au bruit aérien</p>
<p>Pilote d'action</p>	<p>- Direction générale de l'aviation civile - Sous-préfecture de Torcy</p>
<p>Partenaires associés</p>	<p>- Aéroports de Paris - Association des Riverains de l'Aérodrome de Lognes – Émerainville (ARALE) - Association des usagers de l'aérodrome de Lognes – Émerainville (GALE) - Association Vivre Mieux à Émerainville – Malnoue (VMEM) - Bruitparif - Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne - Commune de Croissy-Beaubourg - Commune d'Émerainville - Commune de Lognes</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - Commune de Torcy - Conseil départemental de Seine-et-Marne - Région Île-de-France
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Fréquence des réunions - Taux de participation - Suivi des actions - Respect de la charte - Résolution des problèmes

ACTION 4 – Encourager la poursuite des campagnes de mesure à Croissy-Beaubourg et Émerainville pour objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome.

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

AXE 2 – Préciser et valoriser les zones de bonne qualité sonore du territoire

OBJECTIF N°3 – Définir et délimiter les zones calmes

ACTION 5 – Établir un référentiel de sites classés « zone calme » sur le territoire en définissant des critères.

Description de l'action

- Analyse des données acoustiques existantes

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

- Consultation des parties prenantes

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

- Définition des critères de classification

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

- Élaboration du référentiel

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

- Cartographie des zones calmes

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

- Diffusion et sensibilisation

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

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

OBJECTIF N°4 – Préserver les secteurs de bonne qualité sonore

ACTION 6 – Établir des principes de préservation et de valorisation des zones calmes, en incitant à une traduction réglementaire.

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

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

ACTION 7 – Établir une cartographie des zones apaisées pour fiabiliser le diagnostic réalisé des prochaines cartes stratégiques de bruit.

Description de l'action	<p>- Identification des zones à circulation apaisée</p> <p>Cette action peut commencer par l'identification des zones à circulation apaisée sur le territoire, notamment les zones 30, les zones de rencontres (partagées entre piétons, cyclistes et véhicules) et les aires piétonnes. Ces zones sont caractérisées par des limitations de vitesse réduites, des aménagements favorisant les déplacements doux et une priorité accordée aux piétons.</p> <p>- Collecte de données géographiques</p>
--------------------------------	---

	<p>Des données géographiques détaillées sont collectées pour chaque zone identifiée, y compris les limites géographiques, les caractéristiques de la voirie, les aménagements urbains, les équipements de sécurité, etc. Ces données permettent de définir précisément les contours et les spécificités de chaque zone à circulation apaisée.</p> <p>- Cartographie des zones à circulation apaisée</p> <p>Sur la base des données collectées, des cartes des zones 30, des zones de rencontres et des aires piétonnes seront élaborées. Ces cartes fourniront une représentation visuelle des limites et des caractéristiques des différentes zones à circulation apaisée sur le territoire.</p> <p>- Analyse et évaluation</p> <p>Les données pourront être analysées et évaluées pour évaluer leur impact sur les niveaux de bruit dans les environnements urbains. Cela permettra d'identifier les zones où des mesures de réduction du bruit peuvent être nécessaires et de prioriser les actions à mettre en œuvre.</p> <p>- Communication et sensibilisation</p> <p>Les résultats de l'analyse sont communiqués aux parties prenantes concernées. Des actions de sensibilisation peuvent également être menées pour informer le public sur l'importance des zones à circulation apaisée dans la réduction du bruit et l'amélioration de la qualité de vie en milieu urbain.</p>
Gains attendus	- Amélioration de la fiabilité de la cartographie du bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Partenaires associés	- BruitParif - CEREMA - Communes de Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2027 : Réalisation de l'action
Indicateurs de suivi	- Nombre de zones cartographiées - Précision cartographique - Couverture territoriale

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

OBJECTIF N°5 – Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine

ACTION 8 – Amplifier la prise en compte de l'environnement sonore dans les documents d'urbanisme, ainsi que dans le futur Plan local de mobilités.

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

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

ACTION 9 – Concevoir un outil de planification à destination des gestionnaires d’infrastructures de l’évolution de la morphologie urbaine et des tissus urbains du territoire pour anticiper les contraintes liées au bruit.

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

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

ACTION 10 – Préciser le tracé de la trame blanche, en prenant en compte les secteurs de bonne qualité sonore préalablement identifiés.

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

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

OBJECTIF N°6 – Mieux appréhender le bruit dans les activités urbaines

ACTION 11 – Centraliser l’information géographique clé sur le bruit en mettant à disposition sur le Géoportail intercommunal les secteurs à enjeux et les secteurs de bonne qualité sonore.

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

ACTION 12 – Étudier l'intégration du confort acoustique dans le dispositif d'aides financières à la rénovation de l'habitat en fonction des Points Noirs de Bruit (PNB) identifiés sur le territoire.

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

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

ACTION 13 – Concevoir et diffuser un cahier de prescriptions acoustiques pouvant être intégrées dans les Cahiers des Clauses Particulières (CCTP) des marchés publics de la Communauté d'agglomération et des communes.

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

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

AXE 4 – Informer et sensibiliser à l’environnement sonore

OBJECTIF N°7 – Communiquer sur le bruit

ACTION 14 – Relayer sur le site internet de la Communauté d’agglomération l’outil de visualisation des cartes de bruit, ainsi que les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées sur le territoire.

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

ACTION 15 – Élaborer et diffuser un kit de sensibilisation au bruit pour les conservatoires et les établissements scolaires dans le cadre de la Semaine du Son de l'UNESCO.

Description de l'action

- Conception du kit de sensibilisation au bruit

Un kit pédagogique complet est élaboré, comprenant des matériaux didactiques adapté à différents niveaux scolaires (collège, lycée) et à diverses disciplines (sciences, santé, musique, etc.). Ce kit peut inclure des présentations PowerPoint, des fiches d'activités, des vidéos éducatives, des jeux interactifs, des brochures d'information, etc.

- Contenu du kit de sensibilisation

Le contenu du kit de sensibilisation pourra aborder différents aspects du bruit, tels que ses sources, ses effets sur la santé auditive et sur le bien-être, les moyens de prévention et de protection, ainsi que les bonnes pratiques à adopter pour limiter l'exposition au bruit au quotidien. Il pourra reprendre une partie des contenus de la mallette « Kiwi » développée par Bruitparif.

- Adaptation aux spécificités des conservatoires et des établissements scolaires

Le kit de sensibilisation est adapté aux spécificités des conservatoires et des établissements scolaires, en tenant compte de leurs programmes éducatifs, de leurs ressources disponibles et de leurs contraintes organisationnelles.

- Diffusion du kit de sensibilisation

Une fois le kit de sensibilisation élaboré, il est largement diffusé auprès des conservatoires, des établissements scolaires et des enseignants ayant manifesté leur intérêt au préalable. Le kit peut être distribué sous forme numérique ou être proposé en version imprimée.

- Formation des enseignants et des intervenants

Des sessions de formation seront organisées pour les enseignants et les intervenants des conservatoires et des établissements scolaires afin de les familiariser avec le contenu du kit de sensibilisation et de les aider à l'intégrer efficacement dans leurs programmes éducatifs.

- Animation d'activités pédagogiques

Les enseignants et les intervenants seront encouragés à animer des activités pédagogiques basées sur le kit de sensibilisation au bruit lors de la Semaine du Son de l'UNESCO, ainsi que tout au long de l'année scolaire. Ces activités peuvent prendre différentes formes, telles que des séances d'information, des ateliers pratiques, des concerts didactiques, etc.

- Évaluation de l'impact

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

OBJECTIF N°8 – Poursuivre le partenariat avec BruitParif

ACTION 16 – Continuer d'adhérer à BruitParif.

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

	<p>En adhérant à BruitParif, la Communauté d'agglomération s'engage également à participer activement aux activités de l'association. Cela peut inclure la contribution à des projets de recherche, la participation à des groupes de travail, la fourniture de données et d'informations pertinentes sur le territoire, ainsi que la promotion des actions de sensibilisation et de prévention du bruit.</p> <p>- Accès aux services et aux données de BruitParif</p> <p>En tant que membre adhérent, la Communauté d'agglomération bénéficie de l'ingénierie de BruitParif. Cela permet l'accès aux rapports d'analyse, aux cartes de bruit, aux résultats de surveillance, aux outils de modélisation, ainsi qu'aux conseils et à l'expertise de l'équipe de BruitParif de manière générale dans le cadre des actions du PPBE.</p> <p>- Communication et sensibilisation</p> <p>La Communauté d'agglomération s'engage à communiquer sur son adhésion à BruitParif et à promouvoir les actions de l'association auprès de ses partenaires.</p>
Gains attendus	- Accompagnement et ingénierie territoriale en matière de bruit
Pilote d'action	- Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne
Calendrier opérationnel	- 2024 à 2028 : Action réalisée au fil de l'eau
Coûts associés	- 4 767 € annuel
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Renouvellement de l'adhésion - Collaboration avec d'autres membres

ACTION 17 – Participer aux événements, réunions et instances organisées par BruitParif, et relayer ses travaux aux acteurs du territoire en fonction des sujets.

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

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

2. Synthèse des actions

AXE	OBJECTIFS	ACTIONS	2024	2025	2026	2027	2028
Protéger de l'exposition au bruit et prévenir l'apparition de nouvelles nuisances.	Réduire le bruit routier à la source.	Définir des modalités d'actions avec les gestionnaires d'infrastructures routières dans les secteurs à enjeux élevés et prioritaires.	●	●	●	●	●
		Concevoir et diffuser un guide de bonnes pratiques acoustiques pour atténuer le bruit routier sur le territoire.				●	●
	Bruit aérien : s'assurer du traitement des nuisances sonores liées à l'aérodrome de Lognes – Émerainville.	Continuer de participer à la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) de l'aérodrome de Lognes - Émerainville, et veiller à la bonne application de la charte des relations et de respect mutuel.	●	●	●	●	●
		Encourager la poursuite des campagnes de mesure à Croissy-Beaubourg et Émerainville pour objectiver les nuisances sonores liées à l'aérodrome.	●	●	●	●	●
Préciser et mettre en valeur les zones de bonne qualité sonore du territoire.	Définir et délimiter les zones calmes.	Établir un référentiel de sites classés « zone calme » sur le territoire en définissant des critères.		●			
	Préserver les secteurs de bonne qualité sonore.	Établir des principes de préservation et de valorisation des zones calmes, en incitant à une traduction réglementaire.			●		

		Établir une cartographie des zones apaisées pour fiabiliser le diagnostic réalisé des prochaines cartes stratégiques de bruit.		•	
Mieux intégrer l'enjeu du bruit dans l'urbanisme et l'aménagement.	Mieux inclure le bruit dans la planification urbaine.	Amplifier la prise en compte de l'environnement sonore dans les documents d'urbanisme, ainsi que dans le futur Plan local de mobilités.	• • • • •		
		Concevoir un outil de planification à destination des gestionnaires d'infrastructures de l'évolution de la morphologie urbaine et des tissus urbains du territoire pour anticiper les contraintes liées au bruit.	• •		
		Préciser le tracé de la trame blanche, en prenant en compte les secteurs de bonne qualité sonore préalablement identifiés.		•	
	Mieux appréhender le bruit dans les activités urbaines.	Centraliser l'information géographique clé sur le bruit en mettant à disposition sur le Géoportail intercommunal les secteurs à enjeux et les secteurs de bonne qualité sonore.	•		
		Étudier l'intégration du confort acoustique dans le dispositif d'aides financières à la rénovation de l'habitat en fonction des Points Noirs de Bruit (PNB) identifiés sur le territoire.		• •	
		Concevoir et diffuser un cahier de prescriptions acoustiques pouvant être intégrées dans les Cahiers des Clauses Particulières (CCTP) des marchés publics de la Communauté d'agglomération et des communes.			• •
Informier et sensibiliser à l'environnement sonore.	Communiquer sur le bruit.	Relayer sur le site internet de la Communauté d'agglomération l'outil de visualisation des cartes de bruit, ainsi que les résultats des campagnes de mesures acoustiques réalisées sur le territoire.	• • • • •		

		Élaborer et diffuser un kit de sensibilisation au bruit pour les conservatoires et les établissements scolaires dans le cadre de la Semaine du Son de l'UNESCO.		•	•	
	Poursuivre le partenariat avec BruitParif.	Continuer d'adhérer à BruitParif.	•	•	•	•
		Participer aux événements, réunions et instances organisées par BruitParif, et relayer ses travaux aux acteurs du territoire en fonction des sujets.	•	•	•	•

Annexes

Glossaire et lexique des abréviations

➤ **Bruit aérien**

ADP : Aéroports de Paris

CAEP : Comité pour la Protection de l'Environnement en Aviation

CCAR : Commission Consultative d'Aide aux Riverains

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

DSNA : Direction des Services de la Navigation Aérienne

PEB : Plan d'Exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

VITRAIL : Visualisation des Trajectoires des Avions et des Informations en Ligne

➤ **Bruit ferroviaire**

DDT 77 : Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne

GPE : Grand Paris Express

➤ **Bruit routier**

DIRIF : Direction Régionale des Routes d'Île-de-France

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

GNV : Gaz Naturel pour Véhicules

PL : Poids-Lourds

VL : Véhicules Légers

➤ **Cartographie du bruit**

CSB : Cartes Stratégiques de Bruit

CEREMA : Centre d'Études et d'expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

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

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

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

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

Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

➤ **Indicateurs Lden et Ln**

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

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

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie. Les niveaux sonores sont évalués en décibels « pondérés A » (dB(A)) et moyennés sur une année de référence.

➤ **Les recommandations de l'OMS**

Dans son rapport d'octobre 2018, l'OMS recommande de réduire l'exposition au bruit des transports aux niveaux suivants pour protéger la santé des populations. Ces recommandations doivent être considérées comme des objectifs pour limiter les effets néfastes du bruit.

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

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

➤ **Les valeurs limites réglementaires**

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

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

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

Valeurs limites en dBA	L_{den}	L_n
Bruit routier	68	62
Bruit ferré		
Voies conventionnelles	73	65
Lignes à Grande Vitesse	68	62
Bruit aérien	55	50

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

➤ Les courbes dose-réponse de l'OMS

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

D'autres effets sanitaires du bruit sont également considérés comme critiques par l'OMS, notamment les risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) et les difficultés d'apprentissage. Toutefois, l'OMS a estimé qu'il n'existait pas encore de courbes dose-réponse suffisamment solides pour ces effets en ce qui concerne les trois principales sources de bruit des transports. Ainsi, l'OMS a établi une courbe dose-réponse pour les cardiopathies ischémiques liées au bruit routier, mais pas pour les autres sources de bruit. Quant aux difficultés d'apprentissage, les études disponibles se sont principalement concentrées sur les enfants scolarisés exposés aux nuisances aéroportuaires. Parmi les effets les mieux documentés, on trouve la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

➤ Les impacts sanitaires

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

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

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

➤ Point Noir de Bruit

PNB : un PNB est un bâtiment sensible qui respecte le critère d'antériorité et se situe dans une zone de bruit critique (ZBC), où les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit des infrastructures de transport terrestre du réseau routier ou ferroviaire, dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes :

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

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

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

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

Établissement sensible : établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire

➤ Habitat, urbanisme et aménagement

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

PLU : Plan Local d'Urbanisme

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

➤ **Zones de protection de la nature**

ZNIEFF : Une Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, contribuant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant l'habitat d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional.

➤ **Bruit Industriel**

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

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

Bruit industriel : rappel de la réglementation

Le bruit généré par les installations classées est encadré par deux arrêtés ministériels réglementant les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- L'arrêté du 23 janvier 1997, applicable aux installations autorisées ou modifiées après le 1^{er} juillet 1997.
- L'arrêté du 20 août 1995, applicable aux autres installations.

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

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

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

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

Liste des établissements classés ICPE A et E

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

6507026	LOG INSTAL	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6509337	Laboratoires PRODENE KLINT	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6500771	SOGEROS	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6500778	TAMAR GM PROPERTIES (ex AB CROISSY)	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6507060	SERRE	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6500782	LOGISTOCK	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6500803	SANOFI WINTHROP INDUSTRIE (ex AVENTIS)	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6500806	FASHION PARTNER NETWORK	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6508825	ARGAN	77183	CROISSY-BEAUBOURG
6511768	VREP (ex DHL Solutions France)	77184	ÉMERAINVILLE
6500953	CAUVAL INDUSTRIES	77184	ÉMERAINVILLE
6500966	VREP (ex DHL Solutions France)	77184	ÉMERAINVILLE
6500915	BALGEVIM II (France Gift)	77184	ÉMERAINVILLE
6510547	CAA BURTON	77185	LOGNES
6519155	IGEPA FORUM	77185	LOGNES
6508804	COPERA	77185	LOGNES
6501436	DHL FREIGHT FRANCE SAS (ex DHL/DANZAS)	77185	LOGNES
6506707	LOGISTOCK	77185	LOGNES
6501430	ROTOFRANCE IMPRESSION	77185	LOGNES
6501433	Ministère de l'Intérieur - SIVM	77185	LOGNES
6501438	FONCIERE MOZART	77185	LOGNES
6501454	SOFRILOG Marne	77185	LOGNES
6512140	LOGISTA FRANCE (ex ALTADIS DISTRIBUTION)	77185	LOGNES
6501447	GEOVAL (ex SAN Marne la Vallée / Dalkia)	77185	LOGNES
6502048	APS AUTOLUBRIFICATION PRODUIT SYNTHESE	77186	NOISIEL
6502782	Société immobilière de Noisiel - NESTLE	77186	NOISIEL
6502122	BANQUE DE FRANCE	77186	NOISIEL
6502119	CIP (Min. Economie, Finances Industrie)	77186	NOISIEL
6502287	GIACOMINI	77112	PONTAULT-COMBAULT
6512373	AUTO OPREMA	77340	PONTAULT-COMBAULT
6502276	E-LOMAG (ex BROFA EST Ex GRAPHICBROCHAGE)	77340	PONTAULT-COMBAULT
6502292	PONTAULT PIECES AUTO	77112	PONTAULT-COMBAULT
6502296	RENOULT	77112	PONTAULT-COMBAULT
6502305	CHAMPOD PERRY	77112	PONTAULT-COMBAULT
6502309	BA	77112	PONTAULT-COMBAULT
6502310	AUTO 4	77112	PONTAULT-COMBAULT
6508139	ARGAN	77680	ROISSY-EN-BRIE

6510870	SIETOM TOURNAN-EN-BRIE (Déchèterie)	77680	ROISSY-EN-BRIE
6502796	IMPRIMERIE JDC (EX TORCY QUEBECOR-ROTO)	77200	TORCY
6502883	AUTO DEPANNAGES SERVICES VAIRES (ADSV)	77360	VAIRES-SUR-MARNE
6502876	LESCOT	77360	VAIRES-SUR-MARNE
6502878	EDF Centre de Post-Exploitation (CPT)	77360	VAIRES-SUR-MARNE

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

Liste des projets d'aménagement du territoire

Numéro d'identification	Nom du projet	Code postal	Ville
1	Reconversion du site du Château de Brou	77177	BROU-SUR-CHANTEREINE
2	Aménagement de la ZAC Castermant	77500	CHELLES
3	Aménagement du secteur de la gare du Grand Paris Express de Chelles	77500	CHELLES
4	Aménagement de la ZAC du centre gare de Chelles	77500	CHELLES
6	OPAH des copropriétés « Grande Prairie » et « Argonne »	77500	CHELLES
7	Aménagement du Parc du Sempin	77500	CHELLES
8	Aménagement qualitatif de la Montagne de Chelles	77500	CHELLES
9	Projet de terminal multimodal sud triage	77500 77360	CHELLES VAIRES-SUR-MARNE
10	Aire d'accueil des gens du voyage de Chelles – Vaires	77500	CHELLES
11	Fort de Courtry – Ferme photovoltaïque	77181	COURTRY
12	Fort de Courtry – Valorisation du secteur ouest	77181	COURTRY
13	Valorisation des côteaux de Courtry	77181	COURTRY
14	Site du chemin de l'Arange	77181	COURTRY
15	Aménagement à l'arrière du parc de la Mairie de Courtry	77181	COURTRY
16	Aménagement de la ZAC de la Régale	77181	COURTRY
17	Aménagement du parc de Chantereine	77181	COURTRY
18	Aménagement de la plaine agricole	77177 77500	BROU-SUR-CHANTEREINE CHELLES
18_B	ZAC du Gué de Launay	77360	VAIRES-SUR-MARNE
20	Base Olympique de l'Île de loisirs Vaires/Torcy	77360	VAIRES-SUR-MARNE
21	ZAC des Hauts de Nesles	77420	CHAMPS-SUR-MARNE
22	Colline de Gibraltar	77420	CHAMPS-SUR-MARNE
23	Nouveau centre aquatique intercommunal	77420	CHAMPS-SUR-MARNE
24	NPNRU des Deux Parcs – Le Lizard	77420 77186	CHAMPS-SUR-MARNE NOISIEL

25	ZAC Pariest	77183 77184 77185	CROISSY-BEAUBOURG ÉMERAINVILLE LOGNES
26	Plaine agricole	77184	ÉMERAINVILLE
27	Aménagement de l'aérodrome – Valorisation	77183 77184 77185	CROISSY-BEAUBOURG ÉMERAINVILLE LOGNES
28	Mutation du site EPA Marne – Valorisation	77186	NOISIEL
29	Cession du foncier du commissariat de Noisiel	77186	NOISIEL
30	Site de la Chocolaterie	77186	NOISIEL
31	ZAI de Torcy	77200	TORCY
32	Délaissés de la VPN	77200	TORCY
33	NPNRU de l'Arche Guédon	77200	TORCY
34	ZAC des Côteaux	77200	TORCY
35	Plaine agricole	77200	TORCY
36	Secteur Pontillaut – Onze Arpents	77340	PONTAULT-COMBAULT
37	Zone NI Jean Cocteau	77340	PONTAULT-COMBAULT
38	Aménagement du secteur gare	77340	PONTAULT-COMBAULT
39	Requalification urbaine du secteur Louvetière	77340	PONTAULT-COMBAULT
40	Projet Plein Sud	77680	ROISSY-EN-BRIE
41	Renouvellement Trois Moulins Habitat	77360	VAIRES-SUR-MARNE
42	Renouvellement urbain rue des Ormeaux	77181	COURTRY
43	Réaménagement nord de la gare de Vaires-Torcy	77360	VAIRES-SUR-MARNE
44	Site Carnot Thiébaud	77177	BROU-SUR-CHANTEREINE
45	Site multimodal triage sud	77500 77360	CHELLES VAIRES-SUR-MARNE

Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

1. Contexte

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

L'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour l'application de l'article L. 572-2 du Code de l'environnement confère à la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne la responsabilité d'élaborer son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). Cette démarche, issue de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'environnement, vise à mettre en œuvre, de manière coordonnée, des actions de prévention et de réduction des nuisances sonores causées par les trafics routier, aérien et ferroviaire ainsi que les activités industrielles.

La participation du public est intégrée à cette démarche par le biais d'une consultation publique obligatoire de deux mois, durant laquelle le projet de PPBE est mis à la disposition du public.

Les objectifs de la consultation du public

La consultation sur le projet de PPBE a deux objectifs principaux :

- Présenter le projet aux habitants du territoire, y compris les actions proposées par la collectivité pour réduire l'exposition au bruit ;
- Permettre au public de commenter le contenu du document et de soumettre des propositions.

Conformément au 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, une « note exposant les résultats de la consultation (...) et la suite qui leur a été donnée » doit être rédigée à l'issue de la consultation publique. La version définitive du PPBE doit intégrer, le cas échéant, les éléments issus de cette consultation.

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

2. Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Paris - Vallée de la Marne s'est déroulée du 2 septembre au 2 novembre 2024.

Les canaux d'information du public

Pour informer le public de la consultation et de la manière d'y participer, plusieurs canaux de communication ont été utilisés, avec deux objectifs complémentaires :

- Annoncer la consultation et inciter les citoyens à s'informer et à donner leur avis ;
- Présenter le projet soumis à la consultation.

Les outils suivants ont été utilisés pour annoncer la consultation :

- Une page web, accessible à l'adresse <https://www.agglo-pvm.fr/laggglomeration/la-communaute-daggglomeration/actualite/plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement-ppbe-2024-2028-13275>, donnant accès au document et relayée dans les actualités du site depuis la page d'accueil pour assurer une bonne visibilité de l'information ;

- Un article rédigé et publié dans le magazine « CommUneAgglo#30 » de septembre/octobre/novembre 2024 ;
- Un article paru le 29 août 2024 dans le journal « La Marne », à l'adresse https://actu.fr/ile-de-france/torcy_77468/seine-et-marne-comment-lagglomeration-paris-vallee-de-la-marne-lutte-contre-la-pollution-sonore_61533486.html, permettant de vulgariser le contenu du projet de PPBE et l'intérêt de participer à la consultation publique.
- Les réseaux sociaux, via la publication d'un post sur Facebook ;
- Des panneaux d'affichage aux entrées de l'Hôtel d'agglomération.

Les supports d'expression mis à la disposition du public

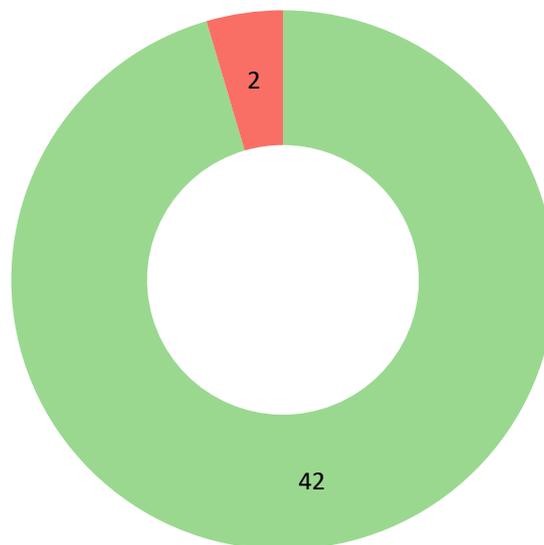
Le rapport complet était disponible en ligne sur le site internet de la Communauté d'agglomération et un exemplaire papier pouvait être consulté au siège de la Communauté d'agglomération, 5 cours de l'Arche Guédon, 77220 Torcy (du lundi au vendredi, de 8h30 à 12h30 et de 13h30 à 18h00), du 2 septembre au 2 novembre 2024.

Les contributions pouvaient être exprimées par voie électronique, ou par courrier ; un registre papier était également ouvert à cet effet au siège de la Communauté d'agglomération.

3. Analyse statistique des contributions

Au total, 44 contributions ont été reçues, dont 42 sont prises en compte et 2 ne le sont pas. Ces dernières concernent des communes (Villejuif et Vaucourtois) et des infrastructures (A6 et aéroport de Meaux) hors du périmètre du PPBE de Paris - Vallée de la Marne. Malgré cela, elles ont fait l'objet d'une réponse orientant les contributeurs vers les interlocuteurs compétents.

Contributions reçues



■ Prises en compte ■ Non prises en compte

Les contributeurs

La majorité des contributions ont été transmises par mail, à l'exception d'un avis consigné dans le registre disponible au siège de la Communauté d'agglomération.

Parmi les 42 contributions valides, 40 émanent de particuliers et 2 d'associations (ADEQUA et ARALE).

Bien souvent, les avis sont émis depuis les zones où les nuisances sont perçues, offrant une vue complémentaire aux cartes stratégiques de bruit pour mettre en avant des secteurs à enjeux et problématiques. 76 % des contributions valides étant associées à une adresse précise, voici leur localisation :

Cartographie de localisation des observations sur le PPBE



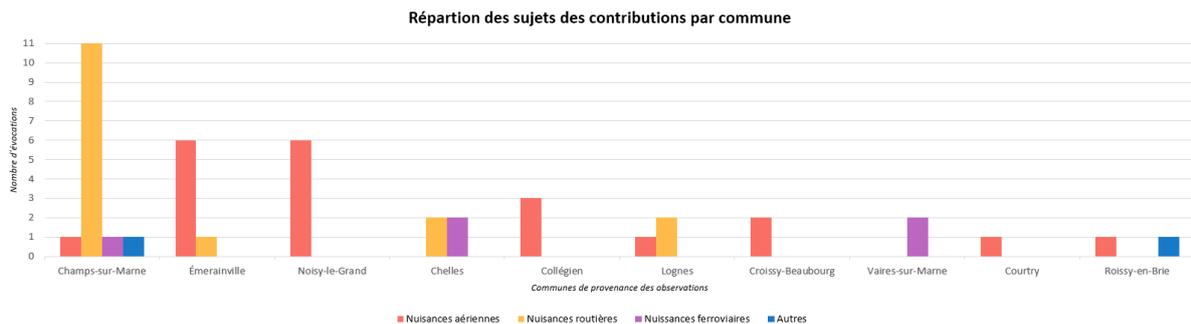
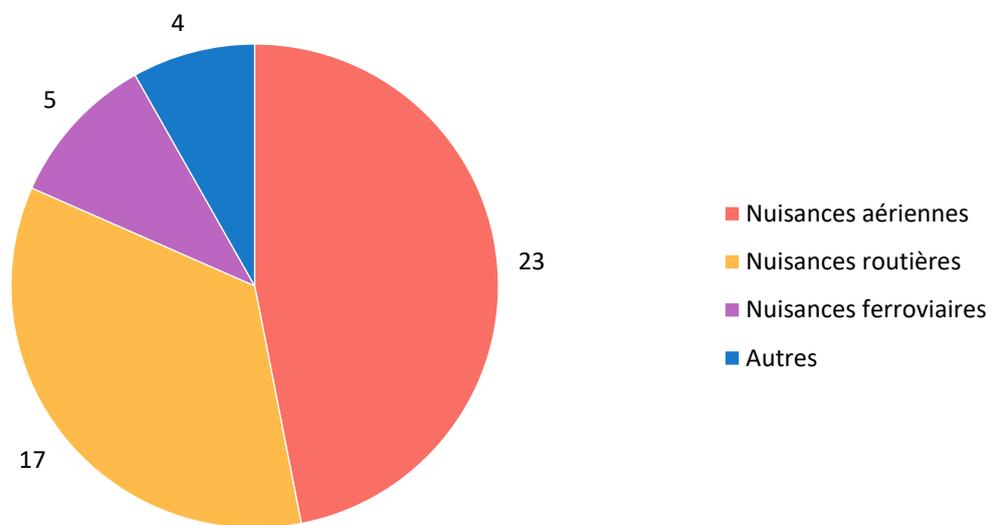
Certaines, anonymes ou d'intérêt général (associations couvrant plusieurs communes), sont bien évidemment prises en compte, mais ne figurent pas sur cette carte.

Dans la majorité des cas, la consultation publique a servi d'espace d'expression pour des mécontentements ou des revendications liées à des nuisances spécifiques, pourtant déjà traitées dans le PPBE, plutôt que comme un outil d'enrichissement direct de ce dernier. Certains avis laissent douter que le PPBE ait été lu et consulté, et qu'il soit pleinement approprié par les habitants. D'autres, très imprécis, ne permettent pas de confronter la réalité ressentie à la réalité objective. Bien souvent, il semble y avoir une confusion entre ce qui relève de la compétence en matière de prévention de la CA, sur le volet stratégique, et celle des gestionnaires, qui relève de la compétence opérationnelle.

Les sujets abordés par les contributeurs

Chaque contribution peut aborder plusieurs sujets, ce qui explique pourquoi le nombre de sujets thématiques est supérieur à celui des contributions.

Sujets d'intérêt



Les thématiques sont souvent concentrées par commune ou quartier : les contributions évoquant des nuisances aériennes proviennent principalement d'Émerainville, notamment du quartier de La Malnoue, ainsi que de Croissy-Beaubourg, Courtry et Roissy-en-Brie. Celles concernant le bruit routier proviennent surtout de Champs-sur-Marne, en particulier près de la route de Malnoue, mais aussi de Chelles et Lognes. Enfin, le bruit ferroviaire est évoqué dans les contributions provenant de Chelles et de Vaires-sur-Marne.

Les communes ayant fourni le plus de contributions sont Champs-sur-Marne (12), Émerainville (6) et Noisy-le-Grand (6). Les communes de Croissy-Beaubourg, Vaires-sur-Marne, Courtry et Roissy-en-Brie se distinguent par des contributions plus isolées et moins nombreuses.

La plus grande diversité de sujets, et donc de problématiques, se retrouve à Champs-sur-Marne (4 thématiques différentes), suivie d'Émerainville, Chelles et Lognes (2 thématiques chacune).

Le bruit aérien est le sujet le plus fréquemment évoqué, représentant un peu plus de la moitié de l'ensemble des contributions. Elles évoquent toutes quasi exclusivement l'activité de l'aérodrome de Lognes - Émerainville. Un peu plus d'un quart des signalements proviennent du quartier de La Malnoue à Émerainville, et un autre quart, du quartier des Yvris à Noisy-le-Grand. Par ailleurs, 14 % des commentaires sur les nuisances aériennes proviennent de Collégien. Une contribution de Roissy-en-Brie évoque le trafic aérien lié à l'aéroport d'Orly, et celle de Courtry doit évoquer sans nul doute le trafic aérien de Roissy - Charles de Gaulle.

Le bruit routier suit de près, représentant plus d'un tiers de toutes les contributions. Les nuisances sonores liées à la RD199 à Champs-sur-Marne, notamment dans le secteur de la Malnoue, constituent 69 % des signalements concernant ce type de bruit. D'autres remarques, plus marginales, sont rapportées à Chelles, principalement autour de projets ou d'aménagements de voirie, et à Lognes, concernant une voie en particulier.

Le bruit ferroviaire est moins souvent mentionné, représentant seulement 12 % des contributions. Cependant, un sujet émerge à Vaires-sur-Marne, où deux contributions mettent en avant les nuisances liées au site de maintenance et de garage en fin de ligne, ce qui n'avait jamais été détecté jusqu'à maintenant.

Les autres thématiques abordées, qui ne représentent que 10 % des contributions, concernent les cartes de bruit et leur méthodologie, ainsi que des éléments liés au plan d'actions.

Par ailleurs, certaines communes situées en dehors du périmètre de Paris - Vallée de la Marne, telles que Noisy-le-Grand et Collégien, figurent assez significativement parmi les contributions reçues (21 %). Leur prise en compte peut être discutable car pour Noisy-le-Grand, la compétence de prévention du bruit dans l'environnement revient à la Métropole du Grand Paris, tandis que Collégien n'est pas soumis à l'obligation d'être couvert par un PPBE. Cependant, les nuisances identifiées proviennent d'une infrastructure située sur le territoire de Paris - Vallée de la Marne. Les problématiques soulevées et les demandes étant globalement similaires à celles des habitants du territoire, leur intégration dans la synthèse d'ensemble reste possible.

4. Synthèse des contributions concernant plusieurs sources de bruit

Au total, 4 contributions ont traité de la multi-exposition, soit 10 % de l'ensemble des contributions reçues.

Adresse ou organisme	Commune	Bruit aérien	Bruit routier	Bruit ferré
Association ADEQUA	Chelles Vaires-sur-Marne		<ul style="list-style-type: none"> - Avenue Albert Sarrault - Avenue Auguste Meunier - Avenue d'Iéna - Avenue d'Ulm - Avenue de Sylvie - Avenue des Sciences - Avenue Friedland - Boulevard Alsace-Lorraine - Chemin du Corps de Garde - Pont de l'Aulnoy - Pont de la Goujonnette - Route de Montfermeil - Rue Alexandre Caillou - Rue de la Belle Île - Rue du Dr Spadotto - Rue du Général Leclerc - Rue du Révérend Père Chaillet - Rue Marthe - ZAC de l'Aulnoy 	Ligne de Paris à Strasbourg
6bis rue des Campanules	Lognes	Aérodrome de Lognes - Émerainville	Rue des Campanules	
11 rue Proudhon	Émerainville	Aérodrome de Lognes - Émerainville	A4	
Rue Léonard de Vinci	Champs-sur-Marne	Aérodrome de Lognes - Émerainville	RD 199	RER A

Pour chaque axe concerné, le détail est développé dans les parties suivantes, secteur par secteur.

5. Synthèse des contributions relatives au bruit routier

Au total, 12 contributions ont traité des nuisances routières exclusivement, soit 29 % de l'ensemble des contributions reçues.

Voici la synthèse des contributions (12) évoquant la **RD199** à Champs-sur-Marne :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Des nuisances sonores constantes et élevées.	<p>Les niveaux sonores dépasseraient régulièrement les 70 dB, de jour comme de nuit, avec des pics liés au passage de motos, aux rodéos urbains et au trafic intensif.</p> <p>Le bruit est particulièrement amplifié à proximité du pont de la route de Malnoue, en raison de sa résonance.</p> <p>L'absence de dispositifs de protection efficaces (mur anti-bruit ou barrières végétales) exacerbe les nuisances.</p>	Installation de murs anti-bruit	<p>Solution demandée de manière unanime pour différentes sections de la RD199, en particulier autour du pont de la route de Malnoue, du quartier de la Garenne et de la rue Carl Von Linné.</p> <p>Exemple mentionné : des murs similaires déjà installés à Noisiel.</p>
Impacts sur la qualité de vie et la santé	<p>Stress, troubles du sommeil et incapacité à profiter des espaces extérieurs en raison des nuisances constantes.</p> <p>Obligation de vivre fenêtres fermées, même en période estivale.</p> <p>Les nuisances sonores affectent particulièrement les populations vulnérables (enfants, personnes âgées).</p>	Amélioration du revêtement routier	Mise en place d'un revêtement absorbant le bruit pour limiter l'impact sonore des véhicules.
Mesures existantes jugés inefficaces	La réduction de la vitesse de 110 à 90 km/h n'a pas eu d'effet notable sur le niveau sonore.	Réduction de la vitesse	Ajout de dispositifs pour ralentir la circulation, tels que des chicanes, dos d'âne ou feux tricolores.

	Disparition de la végétation préexistante (arbres et arbustes) qui contribuait à atténuer le bruit. Certaines protections existantes, interrompues ou défectueuses, nécessitent une réfection urgente.		Renforcement des contrôles de vitesse.
Aggravation des nuisances avec le temps	L'augmentation du trafic due aux nouvelles constructions le long de la RD199 expose un nombre croissant de foyers.	Reconstruction et entretien des protections existantes	Finalisation ou prolongement des protections interrompues et défectueuses. Réintroduction de barrières végétales pour atténuer le bruit et améliorer l'esthétique.

Voici la synthèse des contributions concernant **Chelles** :

- L'une évoque le **chemin du Sempin**

Problématiques soulevées	
Amplification du bruit par la topographie	L'aménagement du parc du Sempin a créé une « montagne » qui provoque une résonance accrue des bruits de circulation. Cette configuration acoustique transforme un quartier autrefois calme en une zone rappelant une route nationale.
Bruits liés aux bandes rugueuses	La présence de bandes rugueuses sur la chaussée entraîne des bruits répétitifs et soudains provoqués par le passage de véhicules utilitaires.
Absence d'intervention	D'après l'auteur de l'avis, bien que le problème ait été signalé à la mairie, aucune mesure corrective n'a été mise en place.

- L'une évoque l'**avenue Auguste Meunier**

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées
Mise à double sens contestée	<p>Cette mesure risque de ramener un trafic dense dans le centre-ville.</p> <p>Le trafic emprunterait davantage la rue Auguste Meunier, impactant de nombreux immeubles, alors que l'avenue de Sylvie, plus adaptée, serait sous-utilisée.</p>	<p>Maintenir la hiérarchisation des réseaux (flux principaux sur l'avenue de Sylvie, flux secondaires sur la rue Auguste Meunier).</p> <p>Réaliser une étude préalable des impacts acoustiques avant toute modification.</p> <p>Favoriser des mesures alternatives pour réduire les nuisances sonores et fluidifier le trafic (zones 30, gestion coordonnée des feux).</p>
Effets sur la fluidité et le bruit	<p>Bien que présentée comme une mesure de fluidification, la mise à double sens pourrait accroître les nuisances sonores.</p> <p>Absence d'étude acoustique ou de comptage des véhicules pour prévoir les impacts.</p>	

- L'une évoque les **aménagements cyclables, piétons et bus**

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées
Réalisation incomplètes	<p>Plusieurs projets de pistes cyclables et de voies vertes n'ont pas été concrétisés (chemin du Clos Roger, route de Montfermeil, avenue des Sciences).</p> <p>Les réfections de certaines voies (avenue de Sylvie, avenue de l'Égalité) n'ont pas inclus d'aménagements cyclables.</p>	<p>Prioriser la concrétisation des pistes cyclables prévues, avec un suivi sur leurs effets réels sur le bruit.</p>
Effets complexes sur le bruit	<p>L'augmentation de la fréquence des transports en commun (exemple : Bus Bords de Marne) pourrait accroître les</p>	

	<p>nuisances sonores malgré la promesse d'électrification.</p> <p>L'aménagement de pistes cyclables sans réduction du trafic automobile pourrait ne pas réduire efficacement les niveaux de bruit.</p>
--	--

- L'une évoque des **besoins transversaux**

Solutions souhaitées	
Études d'impact acoustique	<p>Mesurer les effets des modifications de circulation et des aménagements sur le bruit.</p> <p>Utiliser ces études pour orienter les décisions vers des solutions efficaces et adaptées.</p>
Indicateurs précis et transparents	Intégrer des indicateurs liés aux gains acoustiques prévus (à l'instar des évaluations pour les changements d'huisseries).
Impliquer les citoyens	<p>Kit de sensibilisation au bruit dans les publications grand public.</p> <p>Communiquer sur le bruit sur les sites internet.</p> <p>Mobiliser les instances consultatives : Conseil de Développement pour la CAPVM, CESEL pour Chelles, etc.</p> <p>Faire des réunions publiques sur le bruit.</p>

- L'une évoque des **oublis**

<p>Suppression des feux tricolores rue Auguste Meunier, à l'intersection avec la rue du Dr Spadotto.</p> <p>Mise en sens unique de l'av. d'Ulm.</p> <p>Création de plateaux surélevés rue du Général Leclerc.</p> <p>Stationnement en chicane et mise en place de stops rue Albert Caillou et boulevard Alsace-Lorraine.</p>
--

Création de la navette 701 de la gare de Chenay - Gagny à la gare de Chelles.
 Réalisation de la Voie Verte le long du chemin du Corps de Garde
 Création de la piste cyclable liée au projet de Bus Bords de Marne

Voici la synthèse d'une contribution évoquant l'**autoroute A4** à Émerainville :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Problèmes de circulation	L'autoroute concernée est constamment saturée. Les courses de voitures et motos bruyantes, particulièrement nocturnes, aggravent les nuisances.	Prise en compte des nuisances	Reconnaître les désagréments vécus par les riverains au quotidien (bruit, circulation dangereuse).
Impacts sur les riverains de Malnoue	Les automobilistes, pour éviter l'autoroute saturée, traversent le quartier de Malnoue, augmentant les incivilités (vitesse excessive, bruit, danger accru).	Données actualisées	Mettre en œuvre des enquêtes ou des études récentes pour fournir des informations fiables et crédibles.

Voici la synthèse d'une contribution évoquant la **rue des Campanules** à Lognes :

Problématiques soulevées	
Circulation intense et nuisances sonores	Passage constant de camions lié à la zone industrielle. Vitesse excessive des véhicules particuliers dans une rue dépourvue de dispositifs ralentisseurs (comme des dos d'âne).
Rodéos urbains	La configuration de la rue avec une grande ligne droite favorise les rodéos, source d'incivilités et de nuisances supplémentaires.
Détérioration de la qualité de vie	Un contraste marqué entre la situation actuelle et une époque où la rue était calme.

6. Synthèse des contributions relatives au bruit aérien

Au total, 19 contributions ont traité des nuisances aériennes exclusivement, soit 45 % de l'ensemble des contributions reçues.

Voici la synthèse des contributions (21) évoquant l'aérodrome de Lognes - Émerainville :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Nuisances sonores excessives	<p>Bruit constant, qui atteindrait jusqu'à 80 dB par passage, avec une fréquence de 200 à 600 rotations par jour.</p> <p>Impact quotidien, y compris tôt le matin (dès 6h), tard le soir (jusqu'à 22h30), et les week-ends, sans moment de répit pour les habitants.</p> <p>Certains riverains ressentent une aggravation des nuisances sonores depuis environ 4 à 5 ans.</p>	Réduction des activités aériennes	<p>Limitation des vols de loisir, notamment les week-ends et jours fériés, mais aussi au global, et quotidiennement.</p> <p>Instaurer des plages horaires sans vols, en particulier pendant les soirées et les week-ends.</p>
Non-respect des consignes de vol	<p>Les avions survolent des zones résidentielles en dépit des couloirs aériens réglementaires. Des écarts de 500 mètres sont parfois constatés par rapport au circuit initial.</p> <p>Passage à basse altitude, causant un sentiment d'insécurité.</p> <p>Multiplication des passages à intervalles très réduits (moins d'une minute).</p>	Respect strict des couloirs aériens	<p>Interdire le survol des zones résidentielles, en favorisant les espaces inhabités (ex. : bois de la plaine de Gibraltar).</p> <p>Mise en place de contrôles pour garantir le respect des trajectoires, et des altitudes minimales de vol.</p> <p>Mise en place de sanctions en cas d'infraction.</p>
Impact sur la santé et la qualité de vie	<p>Difficultés à vivre normalement : impossibilité de profiter des extérieurs, d'ouvrir les fenêtres, de se concentrer ou de se reposer.</p>	Amélioration des équipements aéronautiques	<p>Obligation d'équiper les avions de silencieux.</p> <p>Mise au rebut des appareils anciens et bruyants, et encourager l'utilisation d'aéronefs plus modernes et moins polluants.</p>

	<p>Stress, angoisse, migraines, acouphènes, troubles de la concentration et du sommeil.</p> <p>Conséquences sociales : tensions familiales, épuisement moral.</p> <p>Dévalorisation des biens immobiliers.</p>		
Impacts environnementaux	<p>Exposition à la pollution sonore et atmosphérique, notamment des modèles anciens non équipés de silencieux.</p> <p>Menaces pour la biodiversité dans les zones boisées environnantes (bois de Célie, bois Saint-Martin).</p> <p>Impact climatique lié à l'usage d'avions de loisirs à forte empreinte carbone.</p>	Solutions alternatives	Étudier la possibilité de relocaliser ou de fermer l'aérodrome en raison de l'évolution démographique et urbaine de l'agglomération.
Critique des réponses institutionnelles	<p>Insatisfaction face aux mesures jugées inefficaces.</p> <p>Réduction perçue de l'engagement politique.</p>		
Perception d'un déséquilibre d'intérêts	<p>Sentiment d'injustice face à une activité de loisir de « quelques pilotes » perturbant le quotidien de milliers de résidents.</p>		

Voici la synthèse de contributions (2) évoquant l'**aéroport d'Orly** :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Nuisances sonores liées à l'aéroport	<p>Les avions civils, parfois déviés vers Orly, génèrent une gêne sonore pour les habitants.</p> <p>Les nuisances sont particulièrement perceptibles dans les zones où les avions survolent les habitations à basse altitude, comme au sud de Roissy-en-Brie.</p>	Intégration des nuisances ponctuelles dans les études	Aller au-delà des mesures moyennes pour inclure des données sur les pics sonores et leurs effets sur les habitants, notamment pendant les périodes de forte activité aérienne.
Caractérisation insuffisante des nuisances dans les études actuelles	<p>La cartographie stratégique du bruit aérien disponible repose sur des mesures moyennes en décibels. Ces mesures ne reflètent pas fidèlement les nuisances ponctuelles, comme les pics sonores liés au survol des avions.</p> <p>Les variations dues au sens du vent et aux couloirs aériens exacerbent les nuisances en alternant des périodes de calme avec des périodes d'intenses survols.</p>	Prise en compte des variations géographiques et météorologiques	Élaborer des cartes plus dynamiques ou détaillées qui intègrent les variations dues au sens du vent et aux modifications des couloirs aériens.
Perception d'une aggravation depuis 2022	Les avions semblent voler à une altitude plus basse au-dessus de Roissy-en-Brie, augmentant la gêne ressentie par les habitants.	Surveillance accrue et mise à jour des données	Inclure des analyses actualisées pour refléter les conditions réelles en 2024-2028, notamment la hauteur de survol des avions et leur impact sur les zones habitées.

Voici la synthèse d'une contribution évoquant sans doute l'aéroport de Roissy - Charles de Gaulle :

Problématique soulevée	Solution souhaitée
Une augmentation ressentie des nuisances sonores aériennes depuis 2021-2022. Des avions volant à très basse altitude.	Confirmer ou infirmer l'ouverture de nouveaux couloirs aériens pour expliquer l'augmentation de ces nuisances.

7. Synthèse des contributions relatives au bruit ferré

Au total, 3 contributions ont traité des nuisances ferroviaires exclusivement, soit 7 % de l'ensemble des contributions reçues.

Voici la synthèse des contributions (2) évoquant le centre de maintenance des trains à Vaires-sur-Marne :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Nuisances sonores importantes	Le bruit continu des moteurs de trains en fonctionnement, même à l'arrêt, génère un bourdonnement perceptible sur une large zone de Vaires-sur-Marne (rayon de 800 mètres environ). Ces nuisances affectent le quotidien des riverains, provoquant un trouble anormal de voisinage.	Arrêt des moteurs lors du stationnement	Les conducteurs pourraient couper les moteurs des trains au garage, comme cela a été fait sur d'autres sites en Île-de-France.
Impact environnemental	L'absence d'arrêt des moteurs des trains est jugée non écologique, entraînant une surconsommation énergétique inutile.	Mesures acoustiques	Réaliser des relevés sonores au droit de la zone pour évaluer précisément l'ampleur des nuisances. Intégrer ces données dans le futur PPBE.
Manque de mesures préventives	L'absence de mesures acoustiques précises pour quantifier ces nuisances. Pas de solutions apparentes ou initiatives prises dans le cadre du PPBE actuel.		

Voici la synthèse des contributions (2) évoquant la ligne de Paris à Strasbourg traversant Chelles et Vaires-sur-Marne :

Problématiques soulevées		Solutions souhaitées	
Nuisances sonores	<p>Les trains de marchandises, RER E et TER provoquent des niveaux sonores élevés, jusqu'à 90 dB, dépassant les seuils recommandés par l'OMS.</p> <p>Les bruits spécifiques, tels que les claquements et stridents des RER E, sont attribués à l'état dégradé des voies.</p> <p>Absence de mur anti-bruit sur les voies Sud, laissant certains riverains sans protection, créant une inégalité de traitement.</p>	Mesures d'infrastructure	<p>Installation de murs anti-bruit supplémentaires sur les voies Sud, pour une protection acoustique équitable avec les voies Nord.</p> <p>Renouvellement des voies sur les zones identifiées, comme la boucle de Vaires, pour limiter les bruits anormaux.</p>
Vibrations	<p>Les vibrations ressenties depuis l'installation du mur anti-bruit (notamment rue de Chelles) perturbent le confort des riverains et pourraient endommager les bâtiments.</p> <p>Les travaux liés à l'installation du mur semblent avoir modifié les caractéristiques du sol, amplifiant les vibrations.</p>	Réduction des nuisances	<p>Réduire la vitesse des trains de marchandises, notamment en zones urbaines et en soirée, pour limiter le bruit et les vibrations.</p> <p>Inspection et entretien plus rigoureux des voies, en particulier celles empruntées par les RER E, pour corriger les problèmes liés au bruit.</p>
Impacts sur les riverains	<p>Les nuisances sonores et vibrations provoquent stress, troubles du sommeil et diminution de la qualité de vie.</p>	Études et mesures acoustiques	<p>Intégrer des mesures précises au PPBE 2024-2028, en s'appuyant sur l'étude acoustique SNCF de 2017 et en programmant des mesures spécifiques (notamment avenue du Docteur Blanchet).</p> <p>Reconnaître le secteur rue de Chelles comme un Point Noir de Bruit (PNB)</p>

			pour permettre une prise en charge prioritaire.
Manque de concertation et de solutions adaptées	Les démarches des élus et riverains se heurtent à une résistance de la SNCF, qui invoque des normes techniques sans s'engager dans des solutions concrètes.	Concertation et partenariats	Renforcer la collaboration entre les acteurs locaux (élus, CAPVM, SNCF Réseau) et BruitParif pour définir des solutions partagées et adaptées aux problématiques locales.

Voici la synthèse d'une contribution évoquant la ligne du RER A à Champs-sur-Marne :

Problématiques soulevées		Solution souhaitée	
Omissions dans le PPBE	Le bruit du RER n'est pas mentionné dans le document (page 20 du projet de PPBE).	Mise à jour des données	Réactualiser les données et cartes stratégiques du bruit afin d'obtenir une vue fidèle et complète de la situation sonore sur l'ensemble du territoire, incluant le bruit du RER.
Impact sur les riverains	Les habitations situées le long de la ligne, notamment rue Léonard de Vinci à Champs-sur-Marne, subissent des nuisances sonores significatives dues au passage du RER.		
Données insuffisantes	Les données et cartes du PPBE ne reflètent pas précisément la réalité des nuisances sonores actuelles.		

8. Synthèse des contributions relatives au PPBE

Au total, 4 contributions ont traité de questions relatives au PPBE, soit 10 % de l'ensemble des contributions reçues.

Voici une synthèse des contributions reçues :

Référence au projet de PPBE	Thématique	Problématiques soulevées	Solution souhaitée
Pages 14 et 15	Cartographie du bruit aérien	<p>La cartographie des nuisances sonores liée à l'aérodrome de Lognes - Émerainville est correctement représentée, mais celle de l'aéroport d'Orly est insuffisante.</p> <p>Les mesures moyennes de décibels ne reflètent pas les pics sonores causés par les avions en fonction du sens du vent ou des couloirs aériens, ce qui génère une gêne importante dans des périodes concentrées.</p>	Compléter les études acoustiques pour inclure les pics sonores et mieux refléter la réalité des nuisances autour des aéroports.
Pages 19-20	Bruit ferroviaire	<p>Certaines sources sonores, comme le bruit du RER, ne sont pas prises en compte dans le PPBE.</p> <p>Les habitations proches des lignes RER (notamment rue Léonard de Vinci à Champs-sur-Marne) subissent des nuisances importantes.</p>	<p>Réactualiser les données et les cartes sonores pour inclure les nuisances liées au RER.</p> <p>Prendre en compte l'impact sur les zones résidentielles proches des lignes ferroviaires.</p>
Page 30	Zones calmes	Les zones calmes, exigées par la réglementation, n'ont pas encore été définies ni identifiées dans le PPBE, alors que cela est une obligation.	Identifier et définir les zones calmes conformément à la réglementation et les intégrer dans le PPBE.
Pages 34 à 38	Plan d'actions de la Ville de Chelles	<p>Des actions comptées deux fois au titre du précédent et du présent PPBE :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mise à double sens de l'avenue Auguste Meunier (tronçon nord) - Carrefour Auguste Meunier / Belle Ile / Révérend Père Chaillet - Rond-point Albert Sarrault (travaux non commencés en octobre 2024) - Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre à la ZAC de l'Aulnoy <p>Omissions dans les projets routiers et autres projets de transports :</p>	Inclure les mesures manquantes et accélérer la mise en œuvre des projets liés aux mobilités douces.

		<ul style="list-style-type: none"> - Création de plateaux surélevés rue du Général Leclerc - Stationnement en chicane avenue Albert Caillou et Boulevard Alsace-Lorraine (plus installation de stops), avec le même effet que la pose de chicanes - Création de la navette 701, Gare de Chenay-Gagny / Gare de Chelles - Réalisation de la Voie Verte le long du Chemin du Corps de Garde - Création de la piste cyclable liée au projet de Bus Bords de Marne, évoqué seulement au titre du développement des transports en commun - Suppression feux tricolores rue Auguste Meunier, à l'intersection avec rue du Dr Spadotto, dans le cadre de la fluidification du trafic - Mise en sens unique de l'av. d'Ulm 	
Page 46	Retard dans la mise en œuvre des actions	Plusieurs mesures préconisées depuis 2014, comme les équipements atténuateurs de bruit pour l'aérodrome de Lognes - Émerainville, ont été reportées à 2024-2029.	Établir des échéanciers clairs et réalistes pour les actions reportées, avec un suivi transparent.
Pages 46 à 48		Certaines actions figurent dans les deux plans consécutifs (PPBE précédent et actuel) sans réalisation concrète.	Mettre en avant les progrès réalisés pour éviter la répétition des mêmes actions dans plusieurs PPBE.
Pages 67 à 68	Clauses acoustiques dans les marchés publics	L'intégration de prescriptions pour limiter les nuisances sonores dans les marchés publics à horizon 2026-2027 est perçue comme peu concrète. L'auteur de l'avis souligne que de nombreuses entreprises respectent déjà les normes et réglementations en vigueur (Code de la santé et du travail).	Détailler les objectifs spécifiques liés aux prescriptions des marchés publics, pour éviter qu'elles ne soient perçues comme des « vœux pieux ».

Plan d'actions	Gestion des plaintes	Absence d'une action spécifique pour la gestion des plaintes liées aux nuisances sonores.	Ajouter une action spécifique dans le PPBE pour le traitement des plaintes liées au bruit.
----------------	----------------------	---	--

9. Suites apportées suite à la consultation

Thématique	Infrastructure	Prise en compte
Bruit aérien	Aérodrome de Lognes - Émerainville	<p>Aucune modification concernant l'aérodrome n'est prévue dans le PPBE, car ses nuisances sont déjà prises en compte. En effet, plusieurs aspects sont déjà pleinement abordés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - La gestion de l'aérodrome (page 12) et sa réglementation (page 45). - Les statistiques d'exposition de la population (page 15), directement liées à la cartographie stratégique du bruit aérien (page 24), selon une méthode convenue par la Directive européenne sur le bruit. - Les zones de hiérarchisation des enjeux (page 28), définies selon deux approches complémentaires : une première zone cœur ciblant les dépassements des valeurs réglementaires (objectif initial du PPBE) et une seconde zone plus large, intégrant les recommandations de l'OMS pour mieux refléter la perception de la gêne. - Les actions menées par le gestionnaire, qu'il s'agisse d'initiatives passées (page 46) ou de celles prévues (page 49), illustrent une continuité plutôt qu'un report. Parmi ces mesures figurent : l'incitation au classement des flottes CALIPSO, l'équipement en atténuateurs de bruit, l'accompagnement dans la constitution de dossiers de subvention auprès de la Région Île-de-France pour financer des silencieux (environ 80 % de l'enveloppe de subventions profitent à des clubs basés sur l'aérodrome), ainsi que la mise en place d'une charte des relations et du respect mutuel, intégrant des plages de tranquillité. La sous-préfecture poursuit également les réunions des Commissions Consultatives de l'Environnement (CCE), offrant un espace d'expression aux représentants concernés par l'aérodrome. Enfin, l'installation de deux feux à éclats permettra un meilleur respect du tour de piste. - L'implication de la Communauté d'agglomération est manifeste à travers sa participation à la CCE, sa signature de la charte des relations et du respect mutuel (pages 54-55), les campagnes de mesure du bruit menées dans les communes riveraines menées par son partenaire Bruitparif (pages 55), et la publication des cartes de bruit ainsi que des résultats des mesures acoustiques (page 68).

		Bien que les inquiétudes exprimées soient entendues, la question des accidents ne relève ni du périmètre d'intervention du PPBE ni des compétences de la Communauté d'agglomération. Toutefois, la Communauté d'agglomération reste vigilante quant à l'évolution des nuisances sonores et s'efforce de concilier les besoins des utilisateurs de l'aérodrome, le bien-être des riverains et l'attractivité des communes.
	Aéroport d'Orly	Par définition, le PPBE vise à cartographier des valeurs moyennes, ce qui explique qu'il est difficile de faire représenter des phénomènes ponctuels. Toutefois, dans le cadre de son Plan bruit francilien, la région Île-de-France soutiendra le doublement du réseau de surveillance de Bruitparif autour des aéroports, ce qui permettra d'obtenir des données encore plus précises qui bénéficieront aux cartes stratégiques de bruit de la 5 ^e échéance qui paraîtront en 2027.
	Aéroport Charles-de-Gaulle	Un secteur « A5 » à objectiver sur la commune de Courtry a été rajouté à la cartographie des enjeux du bruit aérien (page 24).
Routier	RD 199	Suite aux différents commentaires reçus, la Communauté d'agglomération a transmis les avis et propositions au Département de Seine-et-Marne. À ce jour, en janvier 2025, aucun retour n'a été reçu de sa part. Cependant, le Département ayant déjà travaillé sur son PPBE de 4 ^e échéance (2024-2028), il ressort que la RD 199, dans le secteur de Torcy (ordre de priorité n°51), puis dans ceux de Champs-sur-Marne et Noisiel (ordre de priorité n°84), figure parmi « les autres zones à enjeux, non prioritaires », après 46 zones considérées comme prioritaires, notamment à Chelles. Cette hiérarchisation prend en compte un indice agrégé de la population exposée dans une base de 1 km, le nombre d'habitants dépassant le seuil d'exposition réglementaire Lden (jour-nuit), ainsi que la présence d'établissements scolaires et de santé dépassant ce seuil. À Chelles, l'indice le plus élevé est de 2 723 (le plus haut du département), tandis qu'il est de 182 à Torcy et de 48 à Champs-sur-Marne et Noisiel. Cela laisse à penser que les interventions seront prioritairement menées sur les RD 934, 226, et 224 à Chelles, plutôt que sur la RD 199.
	Réseau routier de Chelles	Le pas de temps réglementaire des actions passées étant de 10 ans, tandis que les échéances du PPBE sont de 5 ans, ceci explique que des actions figurent à double titre dans l'actuel et dans l'ancien PPBE (2019-2024). Les actions suivantes ont été ajoutées pages 35 à 38 du PPBE : - Création de plateaux surélevés avenue du Général Leclerc ; - Stationnement en chicane et installation de stops avenue Albert Caillou et Boulevard Alsace-Lorraine ; - Prolongement de la navette 701 à la gare de Chelles - Gournay ; - Réalisation de la voie verte le long du chemin du Corps de Garde ; - Suppression de feux tricolores rue Auguste Meunier, à l'intersection avec la rue du Docteur Spadotto, dans le cadre de la fluidification du trafic ; - Mise en sens unique de l'avenue d'Ulm.

		<p>L'action concernant le projet de piste cyclable le long de la ligne de bus des Bords de Marne n'est pas intégrée car le projet est prévu pour 2030, et un autre PPBE sera élaboré d'ici là.</p> <p>Un secteur « R8 » à objectiver concernant le chemin du Sempin a été ajouté à la cartographie des enjeux du bruit routier (page 18).</p>
	A4	Aucune modification n'est envisagée concernant l'autoroute A4 dans le PPBE, car ses nuisances sont déjà prises en compte. Il semble y avoir eu une confusion entre le secteur « A4 » du PPBE, qui désigne une zone de bruit aérien à objectiver autour de l'aérodrome de Chelles - Le Pin (pages 24 et 28), et le numéro de l'axe routier.
	Rue des Campanules à Lognes	L'axe est trop localisé et mineur pour être pris en compte à l'échelle du territoire et pour figurer sur la carte des zones à enjeux. Par ailleurs, la Communauté d'agglomération Paris - Vallée de la Marne n'a pas prévu de travaux d'aménagement de voirie dans ce secteur de la zone d'activité.
Ferroviaire	Site de maintenance et de garage en bout ligne de Vaires-sur-Marne	Cette nuisance n'avait pas été identifiée auparavant. Grâce à la consultation publique, elle l'est désormais et fait l'objet d'un nouveau secteur à surveiller, mentionné en page 21 et 22 du présent PPBE. Les opérations de maintenance sont principalement réalisées la nuit, lorsque les trains ne circulent pas pour les voyageurs. Actuellement, les rames présentes sur ce site sont des MI2N Eole datant de 1996-2000, utilisées pour le RER E. Pour des raisons techniques, il n'est pas possible de les arrêter systématiquement ou de les mettre en « éco-stationnement », car leurs batteries d'ancienne génération ne supportent pas les coupures. Toutefois, ces rames seront progressivement remplacées par des rames de RER Nouvelle Génération entre 2025 et 2026. Pour ce nouveau matériel, SNCF Voyageurs prévoit d'implémenter l'éco-stationnement lorsque l'alimentation électrique ne sera pas nécessaire, ce qui devrait réduire de manière significative les nuisances sonores pour le voisinage.
	Lignes de Paris à Strasbourg	<p>En ce qui concerne les vibrations, des mesures acoustiques et vibratoires ont été réalisées en 2017 au 42 rue de Chelles à Vaires-sur-Marne. Les résultats ont été présentés en février 2018. Les vibrations observées ne causent pas de dommages aux structures, mais lors des passages des trains de marchandises sur la voie la plus proche du logement. Une perception tactile des vibrations entraîne un bruit solidien à l'intérieur du logement. L'étude souligne que le bâtiment amplifie les vibrations, ce qui est souvent le cas pour les maisons anciennes en meulière. L'installation de l'écran anti-bruit n'a donc pas intensifié ce phénomène. En revanche, le bruit des circulations ferroviaires a diminué, permettant ainsi une meilleure perception des vibrations et du bruit solidien, qui étaient auparavant masqués par le bruit des trains.</p> <p>Concernant la « boucle de Vaires », cette voie est équipée de traverses en bois et de rails courts datant de 2005, ce qui entraîne des claquements caractéristiques pouvant générer des vibrations. À ce jour, cette portion d'infrastructure n'a pas été régénérée par SNCF Réseau et aucune régénération n'est prévue par le gestionnaire.</p>

		<p>Pour ce qui est des Points Noirs de Bruit ferroviaire, l'étude d'actualisation a été finalisée en juillet 2024, avec des mesures effectuées en février 2024. Les relevés ont été réalisés sur différents points représentatifs, directement sur les façades d'habitations, sur une période de 24 heures en semaine, hors vacances scolaires. Aucun PNBf n'a été identifié dans la zone. Les niveaux mesurés sont largement inférieurs aux seuils définissant un PNBf : 73 dBA le jour et 68 dBA la nuit. Voici les résultats détaillés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 113 avenue des Abbesses à Chelles : 47,7 dBA (jour) et 40,9 dBA (nuit). - 21 rue de la Belle Île à Chelles : 52,2 dBA (jour) et 44,6 dBA (nuit). - 5 rue du Triage à Vaires-sur-Marne : 55,7 dBA (jour) et 45 dBA (nuit). - 78 rue de Chelles à Vaires-sur-Marne : 53,2 dBA (jour) et 46,1 dBA (nuit). - 17 avenue des Mésanges à Vaires-sur-Marne : 57,6 dBA (jour) et 47,2 dBA (nuit). <p>En moyenne, les niveaux relevés sont inférieurs de 19,72 dBA le jour et de 23,24 dBA la nuit par rapport aux seuils. Ces résultats objectifs confirment qu'un secteur ne peut être qualifié de PNBf uniquement sur la base des perceptions. Par conséquent, les données actuelles ne justifient pas l'installation d'un nouveau mur anti-bruit ou de mettre en place des mesures complémentaires.</p> <p>Suite à la finalisation de l'étude d'actualisation des PNBf, l'ancienne fiche action n°3 relative à cette étude est désormais supprimée.</p>
	RER A	Aucune modification n'est envisagée concernant le RER A dans le PPBE, car ses nuisances sont déjà prises en compte.
PPBE	Statistiques d'exposition de la population	Il convient de rappeler que les statistiques d'exposition de la population aux bruits concernés par le PPBE estiment le nombre de personnes exposées à des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires, conformément à un cadre strict défini par la Directive européenne sur le bruit. Il ne s'agit donc pas ici d'une simple perception du bruit. De plus, un bruit perçu n'est pas nécessairement nuisible à la santé à long terme. En ce qui concerne le bruit aérien, le PPBE s'est basé sur les recommandations de l'OMS plutôt que sur les seuils réglementaires moins exigeants, afin de mieux prendre en compte le ressenti des populations. Les statistiques d'exposition ont été élaborées de manière rigoureuse dont la méthodologie est exposée dans le rapport non technique accompagnant les cartes stratégiques de bruit.
	Fiche action « Concevoir et diffuser un cahier de prescriptions acoustiques pouvant être intégrées dans les Cahiers des Clauses Particulières (CCTP) des	La fiche action relative à cette thématique ne subira pas de modification, car il est clairement indiqué, à plusieurs reprises, que cette action vise à adopter les meilleures pratiques en matière d'acoustique, c'est-à-dire à aller au-delà des normes et réglementations actuellement en vigueur.

marchés publics de la Communauté d'agglomération et des communes. » (pages 66-67)	
Fiche action relative aux plaintes	Aucune fiche action ne sera ajoutée sur ce sujet, car il relève de la responsabilité de chaque gestionnaire, qui suit sa propre procédure, et ne relève pas des compétences de la Communauté d'agglomération.