

Elaboration du  
**Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**  
de l'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart


**PPBE finalisé**

9 juillet 2021

Préparé pour :



Par :  
**Bertrand MASSON**

Identification				
Références fichier :		Références client, n° de Cde :		
17DE01 – EN 11897		Marché n° 19M153		
Diffusion				
Noms			Société ou organisme	
Béregère MAINFROID			 <b>Grand Paris Sud</b> Seine-Essonne-Sénart	
Évolution				
Date	Version	Modifications	Rédaction	Vérification
09/07/2021	01	Edition initiale provisoire	Bertrand MASSON	Gaëtan POTTIER

## Sommaire

<b>A</b>	<b>CONTEXTES REGLEMENTAIRE ET LOCAL</b> .....	<b>6</b>
A.1	Réglementation.....	6
A.2	Contexte local.....	7
A.3	Définition d'un PPBE.....	8
A.4	Valeurs des dépassements de seuil de bruit .....	9
<b>B</b>	<b>DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL</b> .....	<b>10</b>
B.1	Collecte des données.....	10
B.2	Bilan de la CBS.....	11
B.2.1	Données CBS, lacunes et bonus.....	11
B.2.2	Résultats synthétisés des cartes .....	14
B.2.2.1	<i>Zones de dépassement de seuils de bruit</i> .....	14
B.2.2.2	<i>Bilan des populations et établissements sensibles exposés</i> .....	17
B.3	Diagnostic complémentaire : CBS et réalité.....	20
B.3.1	Population en dépassement de seuils de bruit par commune .....	20
B.3.2	Établissements sensibles et dépassements de seuil.....	21
B.3.3	Carte du bâti sensible en dépassements de seuils de bruit .....	24
B.3.4	Multi-dépassements de seuils.....	25
B.4	Contributions des gestionnaires, communes et aménageurs – Actions réalisées et programmées .....	26
B.4.1	Bilan des autres PPBE .....	26
B.4.1.1	<i>Anciens PPBE « Agglomérations »</i> .....	26
	<i>PPBE d'Évry-Centre-Essonne</i> .....	26
	<i>PPBE des Lacs de l'Essonne</i> .....	27
	<i>PPBE de Sénart</i> .....	28
	<i>Bilan des actions prévues</i> .....	29
B.4.1.2	<i>PPBE portant sur les Grandes Infrastructures de Transports Terrestres</i> .....	30
	<i>Dans l'Essonne</i> .....	30
	<i>Dans la Seine-et-Marne</i> .....	31
	<i>Aéroport d'Orly</i> .....	31
B.4.2	Questionnaires adressés aux gestionnaires communes et aménageurs.....	32
B.4.2.1	<i>Contenu des questionnaires</i> .....	32
B.4.2.2	<i>Bilan des retours de questionnaires</i> .....	33
	<i>Politiques sur le bruit</i> .....	33
	<i>Zones calmes</i> .....	37
B.5	Problématiques spécifiques .....	38
B.5.1	Bruit des avions.....	38
B.5.2	Grandes infrastructures routières.....	38
B.5.3	Grandes infrastructures routières communales et communautaires .....	40
B.6	Liens avec d'autres plans et politiques publiques .....	41
B.6.1	Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).....	41
B.6.2	Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE).....	41
B.6.3	Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Grand Paris Sud.....	42
B.6.4	Politique en matière d'habitat et de renouvellement urbain .....	43
B.6.5	Plans Locaux de l'Urbanisme (PLU) des communes .....	43

## Sommaire (suite)

<b>C</b>	<b>IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX .....</b>	<b>44</b>
<b>C.1</b>	<b>Bruit des transports terrestres (routes et fer) .....</b>	<b>44</b>
C.1.1	Zones bruyantes .....	44
C.1.1.1	Méthodologie .....	44
C.1.1.2	Indice agrégé de population exposée .....	44
C.1.2	Hiérarchisation des zones à enjeux et résultats .....	45
C.1.2.1	Hiérarchisation globale .....	45
C.1.2.2	Hiérarchisation des routes communales et communautaires de Grand Paris Sud .....	52
C.1.2.3	Cas des grandes infrastructures routières communales et communautaires .....	55
C.1.2.4	Hiérarchisation des routes départementales .....	58
C.1.2.5	Hiérarchisation des voies nationales .....	63
<b>C.2</b>	<b>Zones de calme .....</b>	<b>64</b>
<b>C.3</b>	<b>Bruit des avions .....</b>	<b>69</b>
<b>D</b>	<b>PLAN D’ACTIONS .....</b>	<b>70</b>
<b>D.1</b>	<b>Objectifs du plan d’actions de PPBE .....</b>	<b>70</b>
<b>D.2</b>	<b>Programme d’actions .....</b>	<b>71</b>
D.2.1	<b>Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores à la source .....</b>	<b>72</b>
D.2.1.1	Action 1.1 – Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées (bruit routier et bruit ferré) .....	72
D.2.1.2	Action 1.2 – Optimiser/réduire les déplacements .....	73
D.2.1.3	Action 1.3 – Développer la pratique du vélo et des modes doux .....	74
D.2.1.4	Action 1.4 – Favoriser l’intégration de l’acoustique dans les projets de rénovation des logements .....	75
D.2.1.5	Action 1.5 – Intégrer de l’acoustique dans les questions d’urbanisme et d’aménagement urbain .....	76
D.2.1.6	Action 1.6 – Vigilance sur le bruit aérien .....	77
D.2.2	<b>Axe 2 – Identifier et préserver des zones de calme .....</b>	<b>78</b>
D.2.2.1	Action 2.1 – Identifier les zones de calme .....	78
D.2.2.2	Action 2.2 – Communiquer autour des zones de calme .....	79
D.2.3	<b>Axe 3 – Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance .....</b>	<b>80</b>
D.2.3.1	Action 3.1 – Mettre en place une cellule de suivi .....	80
D.2.3.2	Action 3.2 – Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud .....	81
D.2.3.3	Action 3.3 – Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes .....	82
D.2.3.4	Action 3.4 – Poursuivre le partenariat avec Bruitparif .....	83
<b>E</b>	<b>RESUME NON-TECHNIQUE .....</b>	<b>84</b>

## Sommaire (suite)

<b>F</b>	<b>ANNEXES .....</b>	<b>86</b>
<b>F.1</b>	<b>Annexe 1 : Questionnaires .....</b>	<b>86</b>
	<b>F.1.1 Annexe 1.1 – Questionnaire aux communes et à Grand Paris Sud.....</b>	<b>86</b>
	<i>F.1.1.1 Modèle envoyé.....</i>	<i>86</i>
	<i>F.1.1.2 Réponses des communes et GPS.....</i>	<i>90</i>
	<i>Actions réalisées et actions souhaitables.....</i>	<i>91</i>
	<i>Actions programmées.....</i>	<i>92</i>
	<b>F.1.2 Annexe 1.2 - Questionnaires aux gestionnaires .....</b>	<b>94</b>
	<i>F.1.2.1 Modèle envoyé.....</i>	<i>94</i>
	<i>F.1.2.2 Réponse SNCF-Réseau.....</i>	<i>97</i>
	<i>F.1.2.3 Réponse DGAC.....</i>	<i>111</i>
<b>F.2</b>	<b>Annexe 2 : Motions relatives à l’aéroport d’Orly : Modification des trajectoires aériennes et Mise à jour du PPBE 2018-2023.....</b>	<b>118</b>
<b>F.3</b>	<b>Annexe 3 : Fiches de synthèse – Zones à enjeux de gestion communale ou commautaire .....</b>	<b>126</b>
<b>F.4</b>	<b>Annexe 4 : Généralités sur le bruit.....</b>	<b>133</b>
	<b>F.4.1 Unités et indices acoustiques .....</b>	<b>133</b>
	<b>F.4.2 Approches technique et réglementaire .....</b>	<b>137</b>
<b>F.5</b>	<b>Annexe 5 : Lexique sommaire des abréviations .....</b>	<b>139</b>
<b>F.6</b>	<b>Annexe 6 : Avis du public et réponses de l’Agglomération.....</b>	<b>141</b>

## A CONTEXTES REGLEMENTAIRE ET LOCAL

### A.1 REGLEMENTATION

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, a pour objet de définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cet objectif se décline en trois actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations et des équipements sensibles (établissements de santé et d'enseignement) ;
- l'information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit ;
- la mise en œuvre de politiques visant prévenir les effets du bruit, à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones calmes.

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a instauré l'obligation pour les Etats membres d'élaborer pour les grandes infrastructures de transports terrestres et pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, dans un premier temps, puis de plus de 100 000 habitants, des cartes stratégiques de bruit, puis des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) associés.

Les textes prévoyaient à l'origine deux échéances principales, avec réactualisations tous les 5 ans (sauf modification majeure justifiant d'une révision plus rapide) :

#### Première échéance

**2007 : Cartes de bruit stratégiques (CBS) ;** il s'agissait :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport (GIT), concernant : les routes de plus de 6 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 60 000 trains / an, les grands aéroports (de plus de 50 000 mouvements par an).

**2008 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;** il s'agissait des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées en 2007.

#### Deuxième échéance

**2012 : Cartes de bruit stratégiques (CBS) ;** il s'agissait :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport (GIT), concernant : les routes de plus de 3 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 30 000 trains / an.

**2013 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) ;** il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées en 2012.

**Ainsi le présent document répond à la troisième échéance (2018) et en partie au moins à la quatrième échéance (2023) pour l'élaboration du PPBE de la Communauté d'Agglomération.**

## A.2 CONTEXTE LOCAL

L'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement, définit la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud parmi les agglomérations soumises à l'obligation de réaliser leurs cartes de bruit stratégiques et leur PPBE.

Dans ce cadre, la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud est concernée par :

- l'obligation d'élaborer un PPBE relatif à son territoire (PPBE « agglomération »), en tant que collectivité désignée comme autorité compétente pour la troisième échéance de la directive européenne (conformément à l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants) ;
- l'obligation d'élaborer un PPBE relatif aux grandes infrastructures routières (supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an) dont elle est gestionnaire ; le cas échéant, cette dernière obligation revient aux communes, si elles ont conservé la gestion de voies routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Dans un souci de simplification, afin d'éviter la rédaction de deux documents distincts, le PPBE « agglomération », qui se rapporte à l'ensemble des infrastructures de transport du territoire, inclut une partie reprenant les résultats relatifs aux grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire.

Deux documents distincts seront produits pour la remontée d'informations à destination de la commission européenne : un résumé du PPBE « agglomération » et un résumé du PPBE « grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire ».

Les cartes stratégiques de bruit sur le territoire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud ont été réalisées par Bruitparif en 2018, conformément à la réglementation en vigueur. Elles ont été approuvées, lors de la séance du Conseil Communautaire du 20 novembre 2018, sous réserve que soit pris en compte concrètement le vécu de la population du territoire quant aux nuisances aériennes et que des solutions soient mises en œuvre afin de préserver la qualité de vie et la santé des habitants. Elles sont mises à la disposition du public sur internet sur le lien suivant :

<https://carto.bruitparif.fr>

Conformément à la réglementation, elles portent sur les sources de bruit liées :

- aux transports terrestres : routiers et ferroviaires ;
- aux transports aériens ;
- aux activités industrielles potentiellement bruyantes : les Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A).

Ainsi, les cartes stratégiques dotent le territoire de de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud d'un outil de connaissance de l'environnement sonore. Ce diagnostic sert de support de base aux décisions d'amélioration ou de préservation de l'environnement sonore dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Le présent PPBE fait ici l'inventaire des actions en faveur de la réduction de bruit ou de sa prévention déjà réalisées sur le territoire de l'Agglomération dans le passé, et liste aussi celles qui sont programmées pour les cinq années à venir.

Il est à noter que cette politique est itérative et que CBS et PPBE sont à réviser et à rééditer tous les 5 ans.



Pour une explication plus complète de la **Directive Européenne 2002/49/CE** et son application, on peut se référer au Centre d'information et de documentation sur le bruit (CidB) sur le lien suivant (bruit.fr) :

[www.bruit.fr/boite-a-outils-des-acteurs-du-bruit/cartes-de-bruit-et-ppbe](http://www.bruit.fr/boite-a-outils-des-acteurs-du-bruit/cartes-de-bruit-et-ppbe)

Un projet de PPBE a été mis à disposition du public du 12 mai 2021 au 12 juillet 2021, en ligne sur [participer.grandparissud.fr](http://participer.grandparissud.fr) et en format papier au siège de l'hôtel d'agglomération ; pendant cette période, le public a pu consulter le document et émettre ses observations.

Le présent document rapporte les avis et questionnements émis, ainsi que les réponses éventuelles de l'Agglomération (voir *Annexe 6*), et constitue ainsi le PPBE de Grand Paris Sud pour les 5 prochaines années.

### A.3 DEFINITION D'UN PPBE

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document stratégique pour la gestion du bruit dans l'environnement, sur un territoire ou sur une grande infrastructure de transport. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions en matière d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) est l'outil de diagnostic.

Le PPBE s'articule autour des plans des politiques urbaines fortes existantes (déplacement, urbanisme, habitat, énergie...) et vient éclairer les diagnostics environnementaux liés à celles-ci.

**Un PPBE est donc lié à une politique transversale et vient nourrir d'autres politiques pour les orienter vers une amélioration du cadre de vie. Cependant, cette politique peut aussi être « autoportée » et proposer des actions propres sans lien avec les autres politiques existantes.**

Régi par un cadre réglementaire, le PPBE doit comporter les éléments suivants :

1. rapport de présentation ;
2. indications relatives aux zones calmes ;
3. objectifs de réduction de bruit dans les zones « critiques » (de dépassement de seuil) ;
4. recensement des mesures/actions visant à prévenir ou réduire les effets du bruit dans l'environnement mises en œuvre dans les 10 années précédentes et celles prévues dans les 5 années à venir ;
5. échéances de réalisation et les financements des mesures projetées (si disponibles) ;
6. motifs ayant motivé le choix des mesures retenues ;
7. estimation de la diminution des populations initialement exposées et bénéficiant des mesures envisagées ;
8. résumé non technique du PPBE.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont étudiés dans un PPBE :

- la réduction des niveaux de bruit existants (action curative)
- la prévention des effets du bruit (action préventive)



Le PPBE n'est **pas un document opposable** au niveau du droit, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport. L'autorité compétente pour son élaboration, Grand Paris Sud, est ainsi libre de son contenu, en l'occurrence des actions qu'elle décide de mettre en place ou non.



## A.4 VALEURS DES DEPASSEMENTS DE SEUIL DE BRUIT

L'arrêté du 4 avril 2006 précise ce que sont les dépassements des valeurs limites (qui sont représentés par les cartes de type C de la CBS).

Les seuils de dépassements sont valables en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de soins) selon la famille de source sonore considérée et selon les indicateurs  $L_{den}$  (Indice sonore européen sur 24h « jour-soir-nuit ») et  $L_n$  (Indice sonore européen nocturne (période 22h-6h en France), ils sont les suivants (en dB(A)) :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
$L_{den}$	55	68	73	71
$L_n$	/	62	65	60

**Valeurs limites en dB(A) fixées à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006**

Signalons vis-à-vis des enjeux des dépassements de ces seuils, le rapport d' « Evaluation des impacts sanitaires extra-auditifs du bruit environnemental » publié par l'anses en décembre 2012 ; avec notamment les effets perçus dans le temps par la population comme étant :

- les effets immédiats :
  - perturbations du sommeil ;
  - gêne ;
- les effets à moyen et à long termes :
  - troubles de l'apprentissage scolaire ;
  - infarctus du myocarde.



### Recommandations de l'OMS

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dans un guide assez récent (« *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne* », 2018) donne des recommandations pour la protection de la santé humaine vis-à-vis de bruits provenant de diverses sources environnementales.

Par comparaison aux seuils de la directive 2002/49/CE, ses seuils recommandés sont les suivants :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route	Voie ferrée	Activité industrielle
$L_{den}$	45	53	54	/
$L_n$	40	45	44	/

**Seuils recommandés par l'OMS, en dB(A).**

Ces valeurs ne sont pas visées dans le cadre des plans de prévention de bruit dans l'environnement, car bien trop contraignantes notamment en milieux urbains, mais elles peuvent servir de guide pour la préservation de la santé des populations.

## B DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL

### B.1 COLLECTE DES DONNEES

Les données de base pour l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sont celles de la **Cartographie de Bruit Stratégique (CBS)**.

La CBS a été élaborée par Bruitparif sous formes de cartes (réalisation juin 2017) et de statistiques d'exposition au bruit (réalisation juin 2018).

La présentation des données de la CBS et leur analyse est faite au chapitre suivant.

Les **PPBE existants** sur le territoire de l'Agglomération ont été récupérés pour utilisation dans le présent plan, il s'agit de :

- PPBE de Grandes Infrastructures de Transports Terrestres (**PPBE GITT**) issus :
  - du Département de l'Essonne (décembre 2019) pour ses routes de trafic de plus de 3 millions de véhicules par an ;
  - du Département de Seine-et-Marne (avril 2013) pour ses routes de trafic de plus de 3 millions de véhicules par an ;
  - de la Préfecture de l'Essonne (septembre 2019) pour les routes nationales et autoroutières de trafic de plus de 3 millions de véhicules par an ;
  - de la Préfecture de l'Essonne (mars 2019) pour les voies ferrées de trafic de plus de 30 000 trains par an ;
  - de la Préfecture de Seine-et-Marne (novembre 2019) pour les routes nationales et autoroutières de trafic de plus de 3 millions de véhicules par an ;
  - de la Préfecture de Seine-et-Marne (décembre 2018) pour les voies ferrées de trafic de plus de 30 000 trains par an ;
  - des Préfectures du Val de Marne de l'Essonne et des Hauts-de-Seine (mars 2013) pour l'aérodrome de Paris-Orly.
- **PPBE Agglomérations**, il s'agit des plans anciens de :
  - Evry-Centre-Essonne (juin 2015) ;
  - Les Lacs de l'Essonne (novembre 2015) ;
  - Sénart (septembre 2011).

D'autres données sont utiles au croisement d'informations entre elles :

- Les Plans Locaux d'Urbanisme (**PLU**) des communes avec en particuliers leurs plans d'aménagement et de développement durables (PADD) et leurs orientations d'aménagement et de programmation (OAP).
- Des données administratives, données relatives à l'occupation du sol, la topographie (**BdTopo** de l'IGN).
- Des données géographiques relatives aux **zones 30** des circulations routières
- Des données géographiques relatives aux **circulations douces** (piétonnes, cyclables, mixtes).
- Les projets d'**opérations urbaines** du territoire.
- Le mode d'occupation du sol (**MOS 11** rubriques).



Le travail d'analyse territoriale réalisé est basé sur les informations disponibles sous Système d'Information Géographique (**SIG**) qui contient les informations d'exposition au bruit de manière géolocalisée. Ce travail est complété par des analyses complémentaires (terrain, retours de questionnaires, etc).

## B.2 BILAN DE LA CBS

Une analyse critique de la Cartographie de Bruit Stratégique est d'abord présentée ci-après dans le paragraphe « Données BCBS, lacunes et bonus », avant d'en présenter la synthèse – cartes et exposition des bâtiments sensibles et populations – dans le paragraphe suivant.

Un diagnostic supplémentaire au chapitre « Diagnostic complémentaire : CBS et réalité » a ensuite été apporté sur la CBS, à l'aide d'analyses à partir de données SIG et d'information sur le terrain.

### B.2.1 Données CBS, lacunes et bonus

Les résultats de la cartographie de bruit stratégique de Bruitparif répondent aux exigences réglementaires, sauf pour les ICPE-A ; les cartes sont fournies par indicateur  $L_{den}$  et  $L_n$ , et par famille de **sources de bruit routière et ferroviaire**. Il en est de même pour le dénombrement des populations et établissements sensibles exposés aux sources routières et ferroviaires, par tranches de niveaux sonores et en dépassement de seuils de bruit ; les quantités de populations sont précises (par habitant, non arrondies à la centaine près).

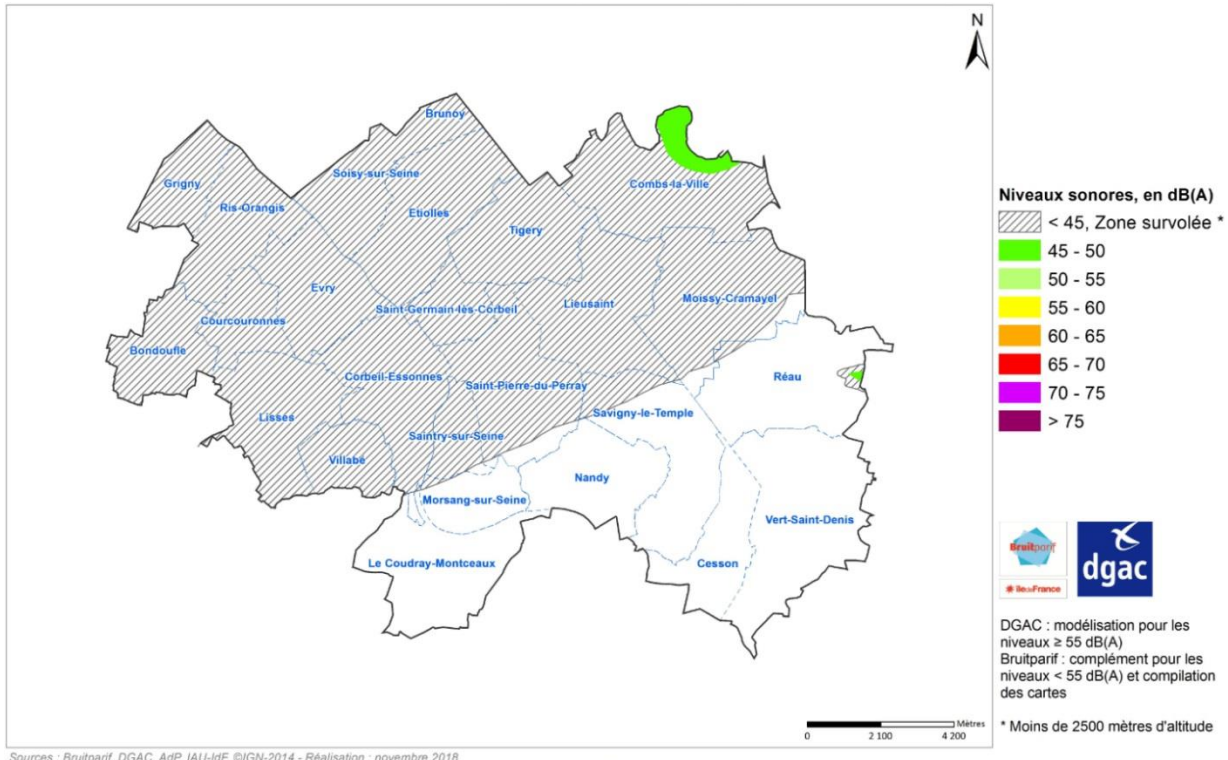
Seules les cartes de **type A** (répartitions des niveaux sonores) et de **type C** (zones de dépassement de seuil de bruit) ont été produites (pas de carte de type B des secteurs affectés par le bruit, ni de type D pour les bruits prévisionnels des aménagements).

Il n'y a aucun travail spécifique sur les installations industrielles **ICPE-A** qui sont simplement listées par la CBS, sans résultat sur les niveaux sonores ou la bruyance, sans même leur localisation.

L'isophone la plus basse ( $L_{den}$  55 dB(A)) pour la contribution sonore des **avions** ne superposant pas le territoire de l'Agglomération, aucune carte pour le bruit aérien n'est produite à l'origine. En revanche, Bruitparif a élaboré une carte indicative du survol des avions sur Grand Paris Sud avec une représentation des moindres contributions<sup>1</sup> journalières comme l'indique la carte qui suit.

---

<sup>1</sup> On entend par « contribution » sonore, le niveau sonore généré par une source en particulier. Ainsi les niveaux sonores représentés sur les cartes correspondent à une contribution de source particulière (avions ou voies ferrées ou routes) et les niveaux sonores représentés peuvent résulter parfois du cumul de ces sources.

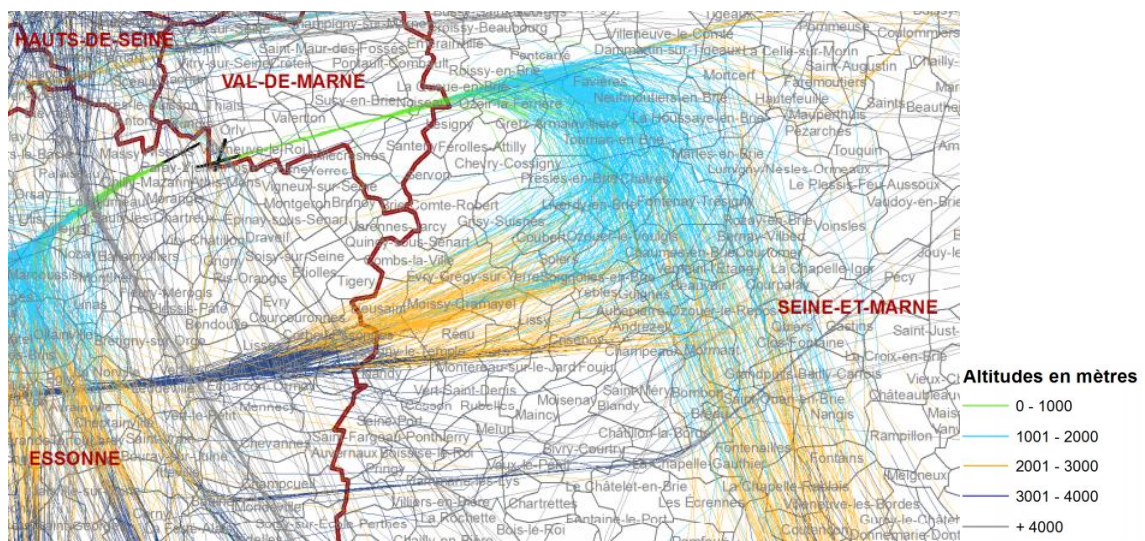


**Contributions sonores des aéronefs selon l'indicateur  $L_{den}$  en dB(A).**

Il est à noter sur cette carte les influences respectives de l'aéroport d'Orly dans toute la partie Nord de l'Agglomération, et aussi celle de l'aérodrome de Melun-Villaroche à l'Est de la commune de Réau.

**Remarque :**

Les niveaux sonores plus élevés à Combs-la-Ville s'expliquent par les trajectoires des avions sur l'aéroport d'Orly à basse altitude lors des arrivées face à l'Ouest, en bleu sur l'illustration ci-dessous :



**Extrait de trajectoires des avions : arrivées face à l'Ouest en 2014 (source : DGAC)**

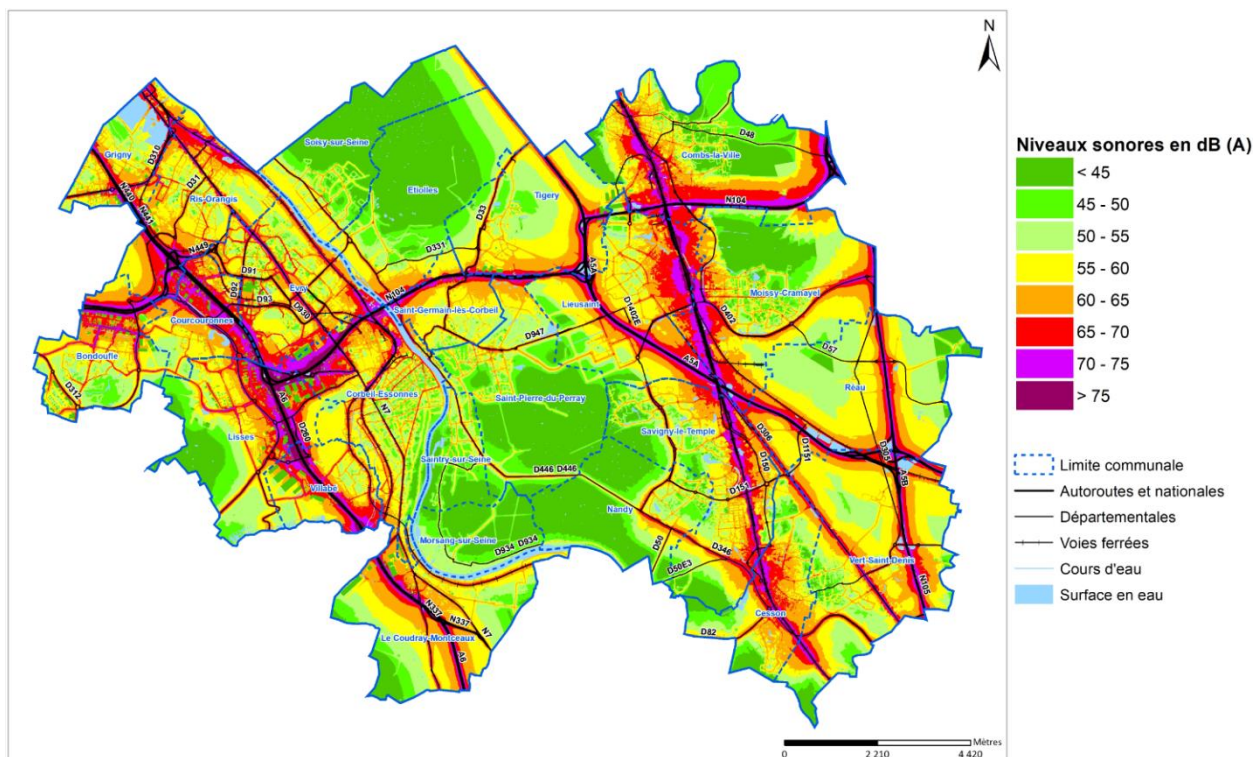
Rappelons que les élus de Grand Paris Sud ont émis des réserves lors de l'approbation des cartes de bruit stratégiques, qui étaient liées aux cartes de bruit des avions considérées peu représentatives de la gêne ressentie par une partie des habitants.

Des **incohérences** sont apparues sur la représentation du bruit de **quelques voies routières** sur le territoire :

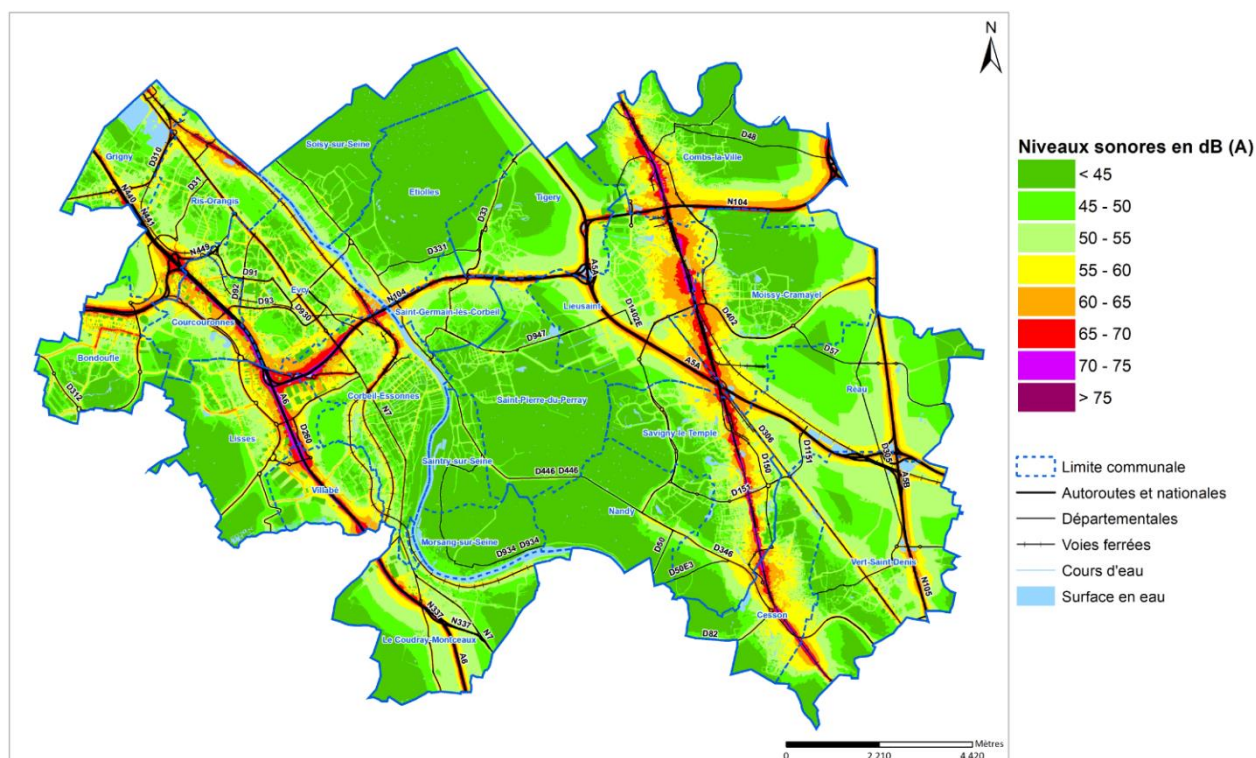
- Quelques dépassements de seuils de bruit isolés ont été identifiés, mais sans aucun lien avec une infrastructure bruyante voisine.
- Des dépassements de seuils de bruit, uniquement sur la période nocturne ( $L_n$ ) sur certaines voies de la Seine-et-Marne ont été relevés ; ce qui n'est cohérent ni avec les trafics modélisés ni avec la logique des dépassements de seuils de bruit en agglomération : des dépassements sont relevés en priorité sur l'indicateur  $L_{den}$ , et rarement aussi sur l'indicateur  $L_n$  (mais pas l'inverse).

Ces incohérences sont présentées au paragraphe « Diagnostic complémentaire : CBS et réalité » plus loin, qui approfondit l'analyse des cartes.

Les données fournies (pas de maillages de points de calculs, pas toutes les sources de bruit) **ne permettent pas** d'établir de **carte globale de cumul** de l'ensemble des sources de bruit (manquent industrie et avions), ni de mettre en forme une **carte de moindre exposition** au bruit sur le territoire. Bruitparif a néanmoins produit des cartes de bruits cumulés des routes et voies ferrées, indiquées sur les deux figures ci-dessous.



**Contributions sonores cumulées des routes et voies ferrées selon l'indicateur  $L_{den}$  en dB(A).**



**Contributions sonores cumulées des routes et voies ferrées selon l'indicateur  $L_n$  en dB(A).**

Des données utiles aux analyses de la CBS ont été fournies en complément par Bruitparif, il s'agit :

- Des **routes modélisées** avec l'origine des données et les valeurs de trafics (débits VL/PL, vitesses).
- Des **bâtiments modélisés** avec leur nature (établissement sensible, habitation, autre), quantités de populations, niveaux sonores d'exposition  $L_{den}$  et  $L_n$ .

## B.2.2 Résultats synthétisés des cartes

Les résultats de la CBS sont extraits du résumé non-technique de Bruitparif (non daté, a priori de 2018).

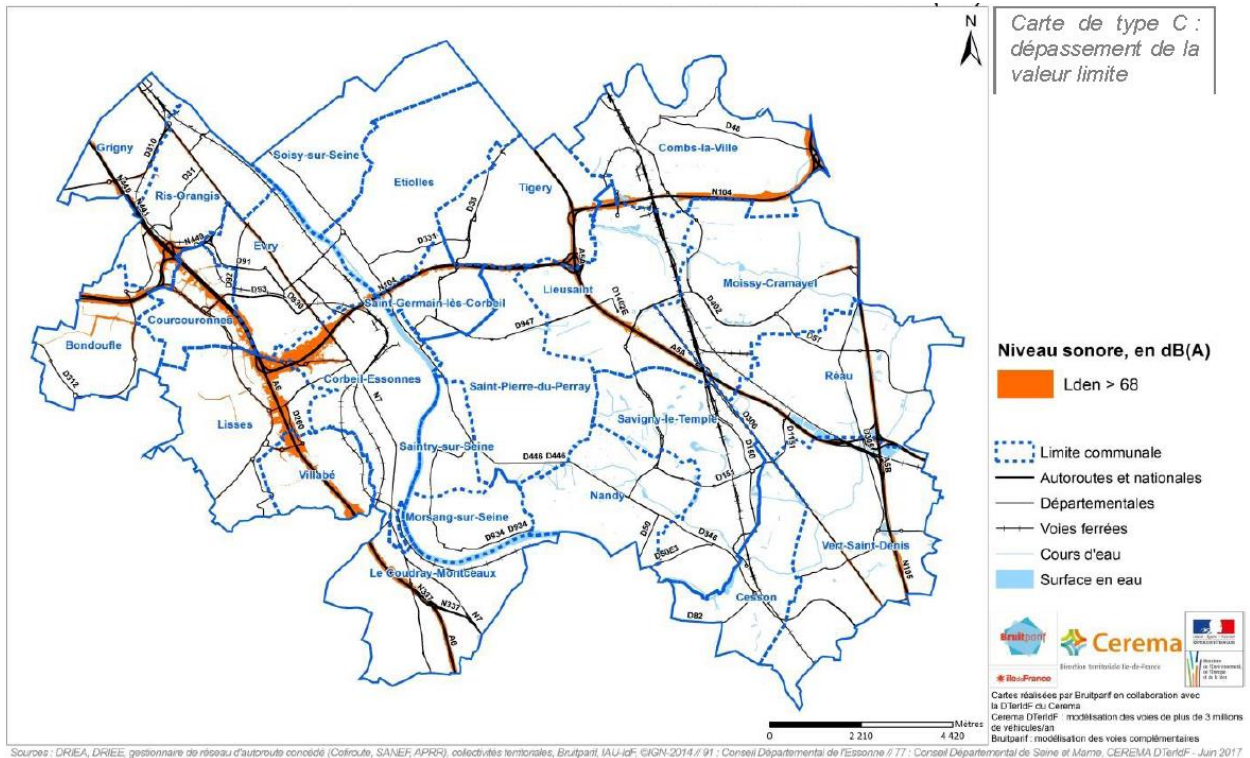
Des analyses complémentaires à partir des cartes et données fournies par Bruitparif ont été réalisées, elles sont présentées au paragraphe « CBS et réalité » plus loin.

### B.2.2.1 Zones de dépassement de seuils de bruit

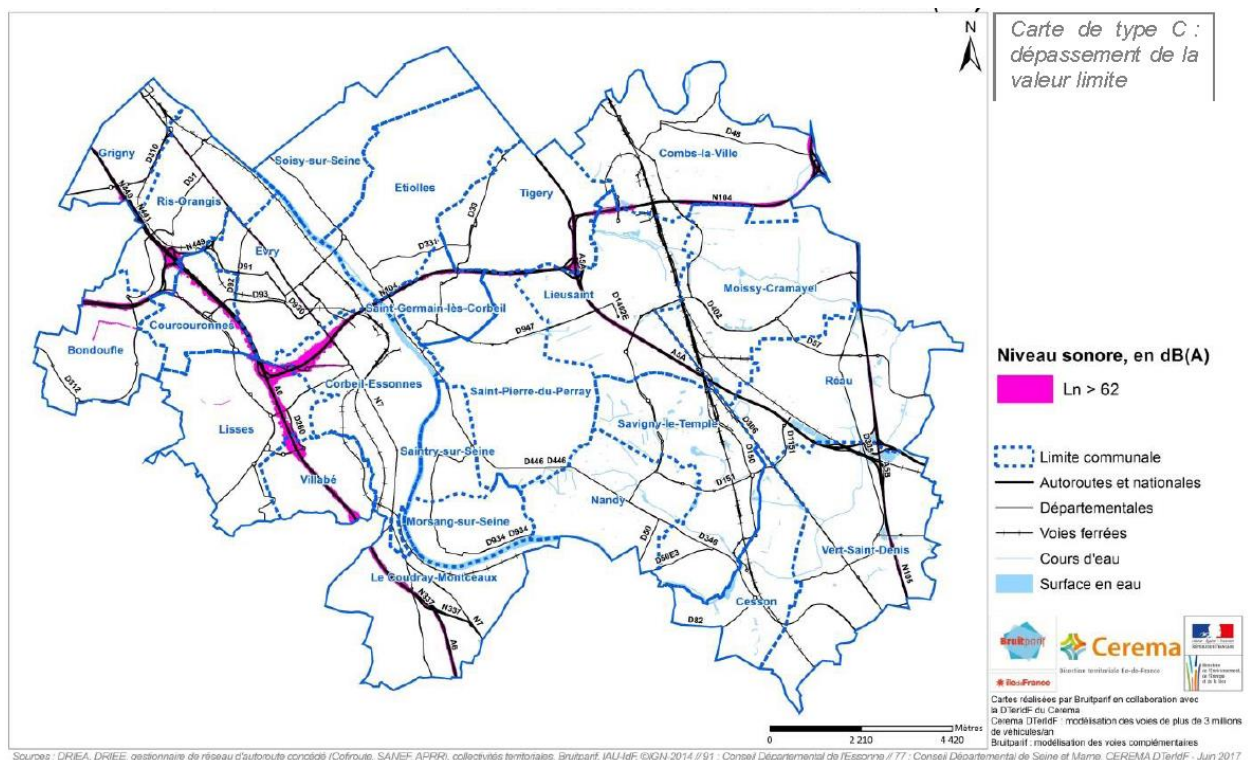
Les dépassements de seuils de bruit sont cartographiés distinctement pour les routes et pour les voies ferrées via les cartes de type C.

Un seul bâtiment sensible est inventorié en dépassement multiple de seuils (route et fer), il s'agit d'une maison en dépassement du seuil route  $L_{den}$  de 68 dB(A) et du seuil ferroviaire  $L_n$  de 65 dB(A) (voir paragraphe « CBS et réalité » plus loin).

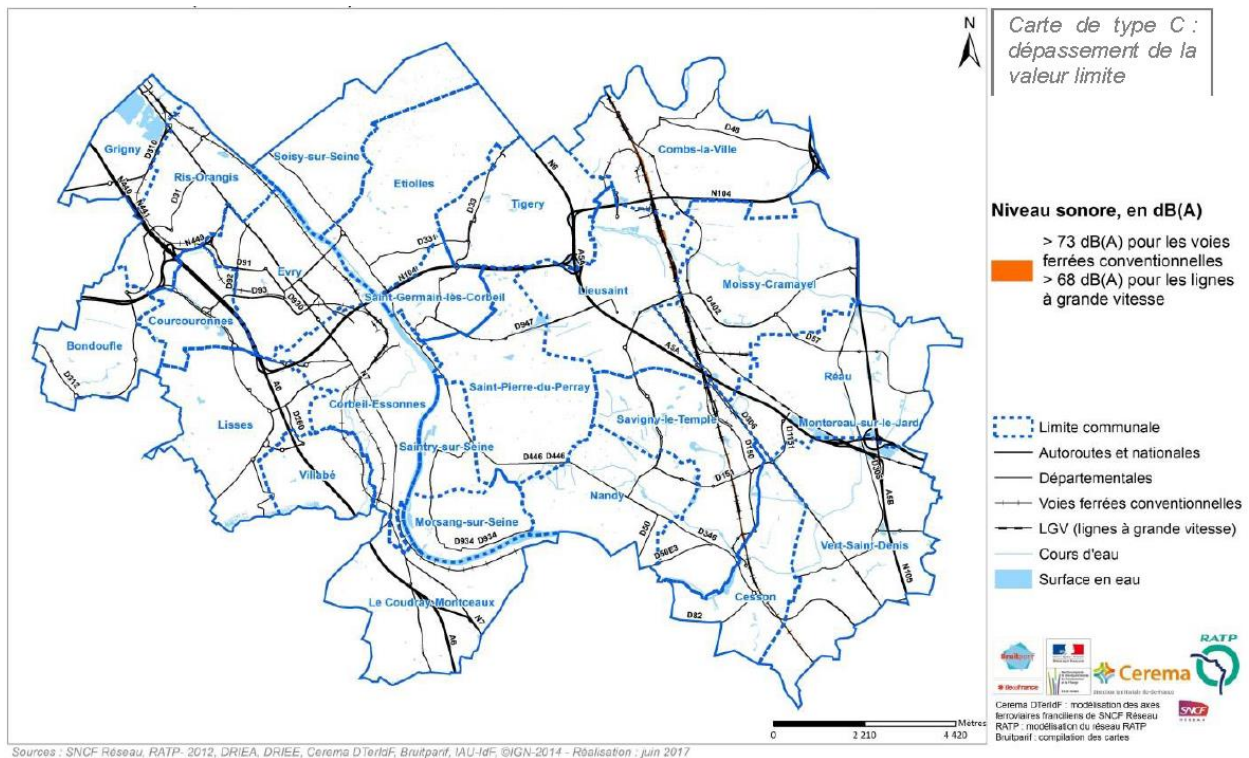
Les cartes ci-dessous indiquent les zones de dépassements potentiels de ces seuils routiers et ferroviaires pour chaque indicateur.



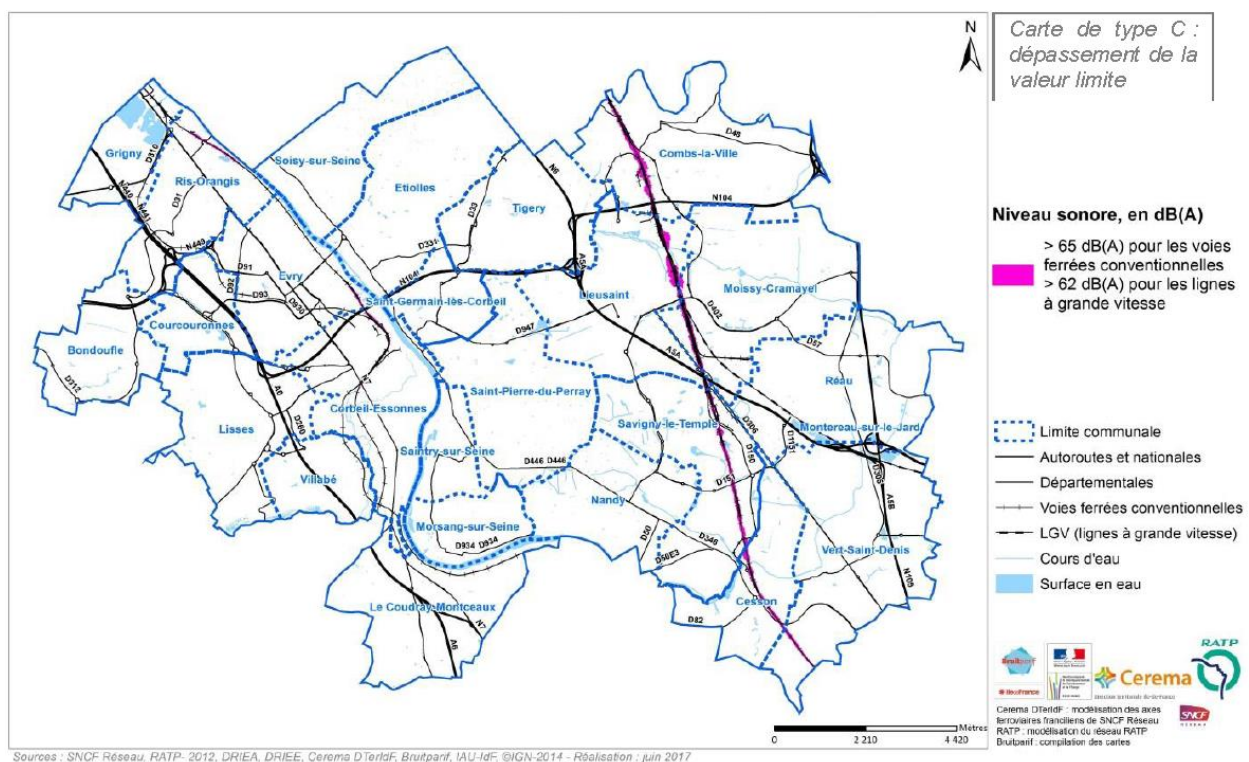
**Zones de dépassement de la valeur limite pour le bruit routier : indicateur  $L_{den} > 68$  dB(A).**



**Zones de dépassement de la valeur limite pour le bruit routier : indicateur  $L_n > 62$  dB(A).**



**Zones de dépassement de la valeur limite pour le bruit ferroviaire : indicateur  $L_{den} > 73$  dB(A).**



**Zones de dépassement de la valeur limite pour le bruit ferroviaire : indicateur  $L_n > 65$  dB(A).**



### B.2.2.2 Bilan des populations et établissements sensibles exposés

Les populations dénombrées comme étant exposées à une source de bruit routière ou ferroviaire sont rapportées dans les tableaux suivants pour les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$ .

Indicateur $L_{den}$				
Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré	
	Nb	%	Nb	%
entre 55 et 60 dB(A)	134419	42%	30243	8%
entre 60 et 65 dB(A)	64937	20%	17594	5%
entre 65 et 70 dB(A)	15742	5%	5387	2%
entre 70 et 75 dB(A)	2496	1%	1293	0%
à plus de 75 dB(A)	190	0%	156	0%
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>5746</b>	<b>2%</b>	<b>631</b>	<b>0%</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>			<b>0</b>	<b>0%</b>

Indicateur $L_n$				
Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré	
	Nb	%	Nb	%
entre 50 et 55 dB(A)	76605	24%	31297	9%
entre 55 et 60 dB(A)	38642	12%	12298	4%
entre 60 et 65 dB(A)	7658	2%	4317	1%
entre 65 et 70 dB(A)	365	0%	892	0%
à plus de 70 dB(A)	114	0%	87	0%
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>2913</b>	<b>1%</b>	<b>979</b>	<b>0%</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>			<b>0</b>	<b>0%</b>

#### *Exposition au bruit de la population de Grand Paris Sud.*

Le nombre des dépassements de seuil de bruit routier sont typiquement plus importants (tendance générale, en France en tout cas) que ceux des bruits ferroviaires : 5 746 personnes sont en dépassement de bruit routier  $L_{den}$ .

Ce chiffre diminue la nuit (indicateur  $L_n$ ) pour le bruit routier avec 2 913 personnes en dépassement de seuil.

Il est à noter que le bruit ferroviaire nocturne est important et présente plus de dépassements de seuil de bruit qu'en  $L_{den}$  : 979 personnes sont concernées selon l'indicateur  $L_n$  et 631 selon l'indicateur  $L_{den}$ . Cela s'explique probablement par un trafic de trains de marchandises (plus bruyants) important pendant la nuit.

Les établissements considérés comme sensibles sont les établissements de soins et de santé (hôpitaux, ehpad, centre social, etc.) ou d'enseignement (petite enfance, centre de formation, écoles, etc.)

Les établissements sensibles dénombrés comme étant exposés à une source de bruit routière ou ferroviaire sont rapportées dans les tableaux suivants pour l'indicateur  $L_{den}$ .

<b>Indicateur <math>L_{den}</math></b>			
<b>Etablissements</b>	<b>Bruit routier</b>		
	<b>Enseignement</b>	<b>Petite enfance</b>	<b>Sanitaire et social</b>
entre 55 et 60 dB(A)	100	23	8
entre 60 et 65 dB(A)	50	6	2
entre 65 et 70 dB(A)	19	2	1
entre 70 et 75 dB(A)	3	0	0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Etablissements</b>	<b>Bruit ferré</b>		
	<b>Enseignement</b>	<b>Petite enfance</b>	<b>Sanitaire et social</b>
entre 55 et 60 dB(A)	22	5	1
entre 60 et 65 dB(A)	13	2	2
entre 65 et 70 dB(A)	4	1	2
entre 70 et 75 dB(A)	0	0	2
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

*Exposition au bruit selon l'indicateur  $L_{den}$  des établissements sensibles de Grand Paris Sud.*

Les établissements sensibles dénombrés par source de bruit routière ou ferroviaire sont rapportées dans les tableaux suivants pour l'indicateur  $L_n$ . Cet indicateur est peu pertinent vis-à-vis des établissements d'enseignement ou de petite enfance dont les activités ont lieu principalement en journée.

### Indicateur $L_n$

Etablissements	Bruit routier		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	63	9	4
entre 55 et 60 dB(A)	31	5	3
entre 60 et 65 dB(A)	4	1	0
entre 65 et 70 dB(A)	1	0	0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

Etablissements	Bruit ferré		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	19	4	1
entre 55 et 60 dB(A)	12	2	2
entre 60 et 65 dB(A)	4	1	3
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	1
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
<b>Au-dessus du seuil</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>Au-dessus du seuil Fer LGV</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

#### *Exposition au bruit selon l'indicateur $L_n$ des établissements sensibles de Grand Paris Sud.*

Pour la route, on retrouve la même tendance que pour les populations exposées, avec une quantité plus importante des établissements sensibles en dépassement de seuil de bruit selon l'indicateur  $L_{den}$  (8) que selon l'indicateur  $L_n$  (3). Au regard de la fréquentation de ces établissements, ce sont les dépassements journaliers qui comptent ici, qui concernent 7 établissements d'enseignement ainsi que 1 établissement de petite enfance.

Concernant le bruit ferroviaire, un seul établissement sensible est inventorié en dépassement de seuil de bruit ferroviaire, mais uniquement au titre de l'indicateur  $L_n$  peut pertinent puisque les activités de l'établissement ont lieu en journée.



La Cartographie de Bruit Stratégique (**CBS**) représente un résultat théorique de l'exposition au bruit des populations et établissements sensibles (elle est basée sur une modélisation acoustique macroscopique du territoire) et mérite d'être analysée plus en détail. Affiner les impacts sonores réels sur le territoire est l'objectif du diagnostic territorial complémentaire (voir chapitre suivant) et des actions de PPBE qui seront mises en œuvre par la suite.

## B.3 DIAGNOSTIC COMPLEMENTAIRE : CBS ET REALITE

A partir des résultats de la cartographie de bruit stratégique, des investigations complémentaires ont été réalisées, visant à affiner l'exposition au bruit des bâtiments sensibles.

Elles ont consisté en des analyses sous SIG afin de dénombrer, par commune, les bâtiments sensibles et populations en dépassements des seuils de bruit ; les établissements sensibles en dépassement de seuil ont été repérés et font l'objet d'un inventaire particulier.

Ces dépassements sont localisés au bâtiment et les dépassements multiples (plusieurs sources de bruit incriminées) ont été identifiés.

### B.3.1 Population en dépassement de seuils de bruit par commune

Les populations concernées ont été dénombrées par commune, selon la source de bruit (route ou fer) et l'indicateur de bruit ( $L_{den}$  ou  $L_n$ ). Les résultats sont rassemblés dans le tableau ci-dessous.

Commune	ROUTE				FER			
	Seuil $L_{den} > 68$		Seuil $L_n > 62$		Seuil $L_{den} > 73$		Seuil $L_n > 65$	
	Habitations	Population	Habitations	Population	Habitations	Population	Habitations	Population
BONDOUFLE	11	32	3	8	0	0	0	0
CESSON	5	27	0	0	20	75	43	141
COMBS-LA-VILLE	0	0	1	3	48	350	66	389
CORBEIL-ESSONNES	239	1 164	64	310	6	157	11	220
ETIOLLES	3	7	1	2	0	0	0	0
EVRY-COURCOURONNES	27	1 471	0	0	0	0	0	0
GRIGNY	11	236	1	2	0	0	0	0
LE COUDRAY-MONTCEAUX	25	114	4	10	0	0	0	0
LIEUSAIN	0	0	4	172	0	0	0	0
LISSES	41	133	0	0	0	0	0	0
MOISSY-CRAMAYEL	0	0	37	1 012	0	0	0	0
MORSANG-SUR-SEINE	0	0	0	0	0	0	0	0
NANDY	1	8	0	0	0	0	0	0
REAU	1	2	0	0	0	0	0	0
RIS-ORANGIS	113	1 996	78	1 267	9	34	16	192
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	13	38	0	0	0	0	0	0
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	12	41	0	0	0	0	0	0
SAINTRY-SUR-SEINE	16	48	0	0	0	0	0	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	0	0	12	97	3	12	7	34
SOISY-SUR-SEINE	32	288	0	0	0	0	0	0
TIGERY	4	13	1	3	0	0	0	0
VERT-SAINT-DENIS	6	48	2	26	0	0	0	0
VILLABE	24	78	0	0	1	3	1	3
<b>Total</b>	584	5 744	208	2 913	87	631	144	979

*Populations en dépassements de seuils de bruit par commune.*

### B.3.2 Établissements sensibles et dépassements de seuil





Les établissements sensibles concernés ont été dénombrés par commune, selon la source de bruit (route ou fer) et l'indicateur de bruit ( $L_{den}$  ou  $L_n$ ). Les résultats sont rassemblés dans le tableau ci-dessous.

Commune	ROUTE		FER	
	Seuil $L_{den} >68$	Seuil $L_n >62$	Seuil $L_{den} >73$	Seuil $L_n >65$
BONDOUFLE	Faculté des Métiers	/	/	/
CESSON	/	/	/	/
COMBS-LA-VILLE	/	/	/	/
CORBEIL-ESSONNES	Centre hospitalier du Sud Francilien	Centre hospitalier du Sud Francilien	/	/
	Ecole Le Paradis	Ec. Le Paradis	/	/
	Ecole Pauline Kergomard - Ecole Le Pressoir Prompt	/	/	/
ETIOLLES	/	/	/	/
EVRY-COURCOURONNES	Lycée Auguste Perret	/	/	/
GRIGNY	Ecole Jean Perrin	/	/	/
LE COUDRAY-MONTCEAUX	Centre multi-accueil Les P'tits loups" - RAM	/	/	/
LIEUSAIN	/	/	/	/
LISSES	/	/	/	/
MOISSY-CRAMAYEL	/	/	/	/
MORSANG-SUR-SEINE	/	/	/	/
NANDY	/	/	/	/
REAU	/	/	/	/
RIS-ORANGIS	/	/	/	/
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	/	/	/	/
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	/	/	/	/
SAINTRY-SUR-SEINE	/	/	/	/
SAVIGNY-LE-TEMPLE	/	/	/	C.M.P. LELOUP
SOISY-SUR-SEINE	/	/	/	/
TIGERY	/	/	/	/
VERT-SAINT-DENIS	/	/	/	/
VILLABE	Collège Rosa Parks	Collège Rosa Parks	/	/
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1</b>






Nature établissement : Enseignement  
 Petite enfance  
 Sanitaire et social

#### **Etablissements sensibles en dépassements de seuils de bruit par commune.**

Chaque bâtiment concerné a fait l'objet d'investigations complémentaires présentées dans le tableau qui suit.

Commune	Etablissement	Vue depuis source	Source de dépassement	Remarque
BONDOUFLE	Faculté des Métiers		Rue de Villeroy (GITT communale) Dépassement L <sub>den</sub> 68 dB(A)	TMJA source 2007 de 17284, 50 km/h <i>Dépassement réel peu probable.</i>
CORBEIL-ESSONNES	Centre hospitalier du Sud Francilien		RN 104 + bretelle (GITT nationale) Dépassements L <sub>den</sub> 68 dB(A) et L <sub>n</sub> 62 dB(A)	TMJA comptages 2013, mais 65180 vers Evry (100 km/h) et 48184 vers Sénart (90 km/h). Nature de l'occupation à vérifier. <i>Création récente 2012 : les isolements requis ont dû être respectés.</i>
	Inventoriée : <b>Ecole Le Paradis</b> En fait il s'agit de : <b>Ecole maternelle Audiffred Bastide</b> (petit bâtiment à gauche sur la vue) et Accueil de loisirs jeunes (à droite)		D448 (GITT départementale) Dépassement L <sub>den</sub> 68 dB(A)	TMJA comptages 2013, 10336 à 50 km/h. Nature de l'école modifiée avec ampleur de <i>l'impact potentiel plus faible.</i>
	Ecole Pauline Kergomard Ecole Le Pressoir Prompt		RN7 (GITT départementale) Pas de dépassement	Bâtiment concerné = arrêt de bus. <i>Ecoles en retrait sans dépassement de seuil.</i>

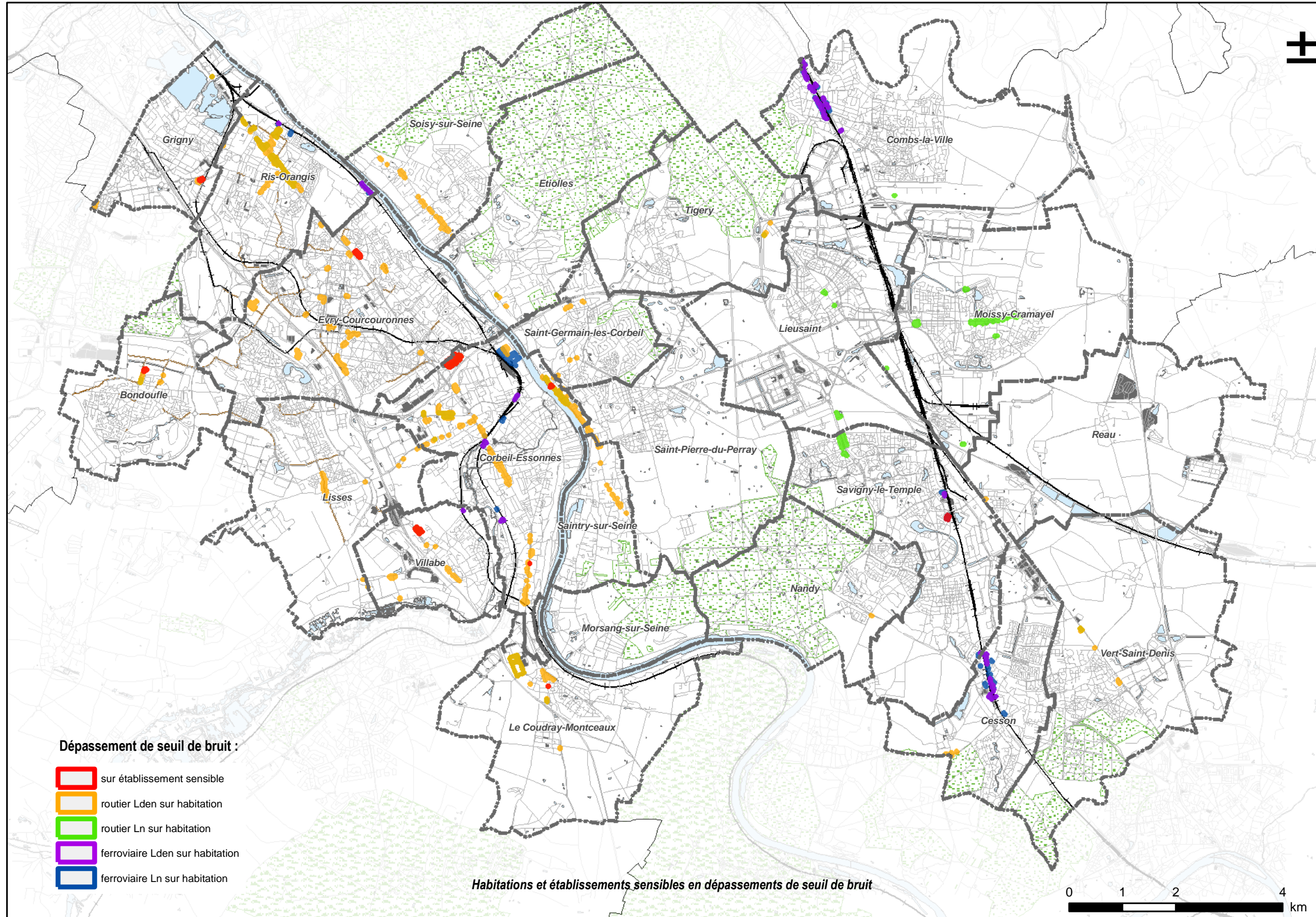
Etablissements sensibles repérés en dépassements de seuils de bruit routier ou ferroviaire. (1/2)

Commune	Etablissement	Vue depuis source	Source de dépassement	Remarque
EVRY-COURCOURONNES	Lycée Auguste Perret		RN7 (GITT départementale) Dépassement L <sub>den</sub> 68 dB(A)	TMJA comptages 2014, 11464 à 90 km/h.  Nature de l'occupation à vérifier.  <i>Bâtiments récents et isolements requis probablement respectés.</i>
GRIGNY	Ecole Jean Perrin		D310 (GITT départementale) Dépassement L <sub>den</sub> 68 dB(A)	TMJA comptages 2014, 6512 à 90 km/h.  Façades concernées = <i>circulations internes a priori sans impact.</i>  Vitesse à vérifier.
LE COUDRAY-MONTCEAUX	Centre multi-accueil Les P'tits loups" - RAM		D948 (non GITT) Pas de dépassement identifié	TMJA comptages 2013, 7508 à 50 km/h.  <i>Pas de dépassement identifié</i> , ni sur bâtiment Bruitparif, ni sur la crèche (par ailleurs protégée par façade aveugle et mur).
SAVIGNY-LE-TEMPLE	C.M.P. LELOUP		Voie ferrée (GITT nationale) Dépassement L <sub>n</sub> 65 dB(A)	Pas de donnée source du ferroviaire.  <i>Carte de cumul indique également L<sub>n</sub> de 65 dB(A).</i>
VILLABE	Collège Rosa Parks		A6 (GITT nationale) D260 (GITT départementale) Route de Lisses (non GITT) Dépassement avec cumul L <sub>den</sub> 68 dB(A)	Etablissement en contre-bas.  <i>Dépassement peu probable.</i> Bâti récent (2006) <i>protégé a priori.</i>

Etablissements sensibles repérés en dépassements de seuils de bruit routier ou ferroviaire. (2/2)

### B.3.3 Carte du bâti sensible en dépassements de seuils de bruit

La carte ci-dessous met en valeur (en couleur) les bâtiments sensibles, habitations et établissements, qui sont en dépassement de seuil de bruit sur le territoire de Grand Paris Sud selon les indicateurs  $L_{den}$  et/ou  $L_n$ .





### B.3.4 Multi-dépassements de seuils

Le multi-dépassement de seuils de bruits routier et ferroviaires ne concerne qu'un bâtiment en dépassements de seuil  $L_{den}$  route et du seuil  $L_n$  fer.

Il s'agit d'une maison au 26 boulevard Jean Jaurès à Corbeil-Essonnes, le long de l'Ex-RN7 et de la voie ferrée, dont la façade directement exposée aux voies ferrées est aveugle ; le rez-de-chaussée est commercial (restaurant), l'étage sert d'habitation.



*Vues de la maison de Sud-Ouest et de Sud-Est.*



Ce chapitre montre que l'on peut **relativiser les impacts sonores** des dépassements de seuils de bruit inventoriés par la CBS officielle et théorique.

Des dépassements de seuil de bruit routier uniquement nocturne (et pas  $L_{den}$ ) sont étranges et mettent en interrogation la validité de la CBS sur : Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy, Savigny...

Les établissements sensibles en dépassement de seuil de bruit sont probablement marginaux (au moins CMP Leloup à Savigny à vérifier).

La multi-exposition au bruit (dépassements de seuils pour plusieurs infrastructures) est marginale et concerne a priori une seule maison pour les gestionnaires SNCF-Réseau et Département de l'Essonne.

## **B.4 CONTRIBUTIONS DES GESTIONNAIRES, COMMUNES ET AMENAGEURS – ACTIONS REALISEES ET PROGRAMMEES**

### **B.4.1 Bilan des autres PPBE**

#### **B.4.1.1 Anciens PPBE « Agglomérations »**

##### *PPBE d'Évry-Centre-Essonne*

Le PPBE d'Évry-Centre-Essonne a été approuvé en 2015, portant sur un territoire composé des six communes de Bondoufle, Courcouronnes, Evry, Lisses, Ris-Orangis et Villabé.

Le plan a fait l'inventaire des actions menées par le passé en faveur de la prévention et de la réduction de bruit sur le territoire concerné.

Il proposait un programme dans les cinq années à venir (jusqu'en 2020) selon un programme en six actions :

- **Action 1** : Création d'un comité de suivi de l'environnement sonore et des actions associées
- **Action 2** : Optimisation des déplacements
- **Action 3** : Concertation sur les projets urbains
- **Action 4** : Communication sensibilisation et synergies
- **Action 5** : Choix de travaux envisageables
- **Action 6** : Officialisation des zones de calme

Les zones de calme potentielles proposées étaient au nombre de 12 ; les propositions devaient faire l'objet de validation au cours du PPBE avec l'action 6 (avant 2020).

Il est à noter que la réalisation de son PPBE a conduit l'Agglomération de l'époque à mener des études acoustiques préalables et spécifiques pour répondre aux attentes de la population ; il s'agissait de :

- L'étude des impacts sonores des transports en commun en site propre (TCSP) et des zones de stationnement de bus correspondantes.
- L'étude de la perception sonore du bruit routier de l'A6 dans le quartier de l'Eglantier à Lisses.
- L'étude spécifique de zones potentielles comme zones de calme éligibles.

### *PPBE des Lacs de l'Essonne*

Le PPBE des Lacs de l'Essonne a été approuvé en 2015, portant sur un territoire composé des communes de Viry-Châtillon et de Grigny.

Le plan a fait l'inventaire des actions menées par le passé en faveur de la prévention et de la réduction de bruit sur le territoire concerné.

Il proposait un programme dans les cinq années à venir (jusque 2020) selon un programme autour de deux axes :

- **les documents de planification communaux** (PLU notamment)
- **la réduction du bruit routier communal** avec :
  - Le développement des modes actifs de circulations (vélo, marche)
  - Le développement des transports en commun (TZEN 4, TTME).

Par ailleurs, trois grandes **zones de calme** ont été définies comme étant celles de :

- Les coteaux des lacs et les lacs.
- La Bois de l'Arbalète à Grigny.
- Le parc Leblanc à Viry-Châtillon.

Des **actions complémentaires** étaient également prévues :

- En termes de suivi de l'environnement sonore, avec une veille de l'avancée des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires.
- En termes de sensibilisation, avec la mise en place de formations auprès des personnels des communes.
- En termes de communication avec la publication par les communes ou l'intercommunalité d'articles liés au PPBE ou au bruit dans l'environnement.

## PPBE de Sénart

Le PPBE du SAN Sénart a été approuvé en 2011, portant sur un territoire composé des huit communes de Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Réau, Savigny-le-Temple, Nandy, Cesson et Vert-Saint-Denis.

Le plan a fait l'inventaire des actions menées par le passé en faveur de la prévention et de la réduction de bruit sur le territoire concerné.

Il proposait un programme dans les cinq années à venir (jusqu'en 2016).

Les actions décidées dans le cadre de ce Plan de prévention pour un environnement sonore de qualité à Sénart étaient de 3 ordres :

- **La réduction des nuisances sonores pour les zones à enjeux :**  
Vis-à-vis de la gestion des voies de la Ville Nouvelle, les communes de Moissy-Cramayel et de Lieusaint présentaient des zones à enjeu (dépassements de seuil de bruit) sur des routes communales, respectivement en centre-ville de Moissy (rues Jean Jaurès et Philippe Bur) et autour de celui de Lieusaint (avenue Point, rue de Paris, boulevard Schœlcher, boulevard de l'Europe).  
Un plan d'actions a été défini spécifiquement pour ces zones (études et diagnostic, diminutions de vitesses, revêtement moins bruyant...), avec la participation de l'EPA Sénart pour Moissy-Cramayel.
- **L'identification et la mise en valeur des zones calmes.**  
De nombreuses zones de calme, 93 en tout, ont été définies par le SAN Sénart. Les actions liées aux zones de calme prévoyaient une communication sur leur existence et leur préservation, ainsi que celles des chemins ruraux existants.
- **L'anticipation de l'évolution du territoire.**  
Notamment avec le développement des modes doux de déplacements et l'incitation à l'usage des transports collectifs. En termes d'urbanisme avec l'intégration de l'acoustique dans les questions d'urbanisme.

Des **actions complémentaires** étaient également prévues :

- En termes de sensibilisation, avec la mise en place de formations auprès des élus et techniciens des communes, l'adhésion à Bruitparif et la diffusion du magazine « Entre Voisins » d'ADP.
- En termes de suivi de l'environnement sonore, avec une veille de l'avancée des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires, ainsi que le recensement des plaintes liées au bruit.
- En termes d'amélioration de l'isolation des bâtiments publics, une action d'intégration de l'isolation acoustique était prévue dans le programme de réhabilitation du clos et du couvert d'établissements du SAN rétrocedés aux communes.

### Bilan des actions prévues

Le tableau suivant fait le bilan donné par les ex-EPCI concernés vis-à-vis de leurs actions programmées :

Collectivité	Actions relevant des collectivités (communes ou agglomérations)		Etat d'avancement de la mise en œuvre
CAECE	Création d'un comité de suivi de l'environnement sonore et		Action pas mise en œuvre
	Optimisation des déplacements		Actions mises en œuvre en faveur de la pratique cyclable, en faveur du développement des transports en commun
	Concertation sur les projets urbains		Action reprise par GPS dans le cadre de l'élaboration d'une charte d'aménagement
	Communication sensibilisation et synergies		Action pas mise en œuvre
	Choix de travaux envisageables	Station Mgr Roméro (site propre)	Travaux de reprise de la couche de roulement en demi-chaussée il y a 3 ans et une partie sur 60 mètres l'année dernière (tronçon très dégradé) ce qui permet de réduire les nuisances sonores notamment en cas d'affaissement et d'orniérage. La station sera supprimée à l'arrivée du TZEN.
		Lisses (rue de Paris, rue de Corbeil, rue de Mennecy)	Enrobés récents sur la rue de Paris et une partie de la rue de Mennecy ( jusqu'à la pharmacie) ce qui permet de réduire les nuisances sonores notamment en cas d'affaissement et d'orniérage. Rue de Corbeil en zone 30 sur toute la longueur.
Officialisation des zones de calme		Action pas mise en œuvre	
CALE	Actions de maîtrise du trafic	Renouvellement flotte véhicules communautaires en hybrides/électriques	Poursuite de l'action dans le cadre du renouvellement de la flotte de véhicules de GPS
		V'lacs	Action mise en œuvre par l'ex CALE. Pas de poursuite par GPS
		Site propre GB	Poursuite de l'action dans le cadre de la politique de GPS en faveur du développement des transports en commun
		Développement des transports en commun	Poursuite de l'action dans le cadre de la politique de GPS en faveur du développement des mobilités douces
		Favoriser les mobilités douces	Poursuite de l'action dans le cadre de la politique de GPS en faveur du développement des mobilités douces
Sénart	Réduire les nuisances	Moissy-Cramayel	Sans information
		Lieusaint	Sans information
	Préservation des zones calmes	Communication du caractère calme des zones	Actions pas mises en œuvre
		Préservation des zones calmes vis-à-vis des projets à proximité	
		Préservation des zones calmes via modification du règlement d'utilisation des zones	
		Préservation des chemins ruraux	
	Anticiper l'évolution du territoire	Développement des modes doux	Poursuite de l'action dans le cadre de la politique de GPS en faveur du développement des mobilités douces
		Incitation à l'usage des transports à usage collectif	Poursuite de l'action dans le cadre de la politique de GPS en faveur du développement des transports en commun
		Intégration de l'acoustique dans les questions d'urbanisme	Action reprise par GPS dans le cadre de l'élaboration d'une charte d'aménagement
		Mise en place d'une formation pour les élus et techniciens sur les questions d'acoustique	Démarche initiée mais difficultés à mobiliser
Adhésion à Bruitparif		Action mise en œuvre par GPS	

### Bilan des anciens EPCI sur leurs actions de PPBE programmées.

### B.4.1.2 PPBE portant sur les Grandes Infrastructures de Transports Terrestres

#### *Dans l'Essonne*

Concernant le **réseau routier national et autoroutier** (PPBE de la Préfecture de l'Essonne arrêté en 2019), des études vont être réalisées par la DiRIF sur les linéaires de l'autoroute A6 :

- de Wissous à Evry : des travaux d'isolations de façades seront prévus en fonction du diagnostic établi ;
- de Lisses à St-Germain sur Ecole : il s'agira de diagnostiquer l'efficacité de la reprise des chaussées béton (et d'exprimer les besoins éventuels de protections complémentaires).

Concernant le **réseau ferroviaire** (PPBE de la Préfecture de l'Essonne arrêté en 2019), la SNCF a prévu des actions générales, de réduction de bruit avec des renouvellements de voies et ballast ainsi que le remplacement d'une partie du matériel roulant, elle a aussi prévu de réaliser des études acoustiques.

Plus spécifiquement le remplacement de matériels anciens par des Régio2N moins bruyants était programmé à partir de 2019 sur la ligne de RER D, puis par des trains RER NG (nouvelle génération) à partir de 2021.

Le projet de tram 12 express viendra par ailleurs renforcer l'offre de transport public entre Massy et Evry, en principe en 2022, améliorant ainsi les liaisons intercommunales ; le matériel retenu sera de type « Citadis Dualis », moins bruyant que celui du RER C actuel.

Concernant le **réseau routier départemental** (PPBE du Département de l'Essonne arrêté en 2020), le Département s'engage sur des actions spécifiques et générales, et qui peuvent ne pas concerner uniquement son réseau routier.

Ainsi, certaines de ces actions peuvent concerner l'Agglomération, comme par exemple :

- la révision du schéma de voirie et de déplacements (SDVD).
- La mise en place d'outils ou d'opérations de communication pour l'optimisation des déplacements.
- La contribution au développement des transports en commun.
- Le prêt de sonomètres aux collectivités et associations essonniennes.
- La sensibilisation au bruit de collégiens, d'autres actions pédagogiques.
- ...

Plusieurs actions sont aussi entreprises par le Conseil Départemental sur des voies routières prioritaires sur Grand Paris Sud, il s'agit de :

- l'ex-RN7 : 6 sites vont bénéficier de la requalification de l'infrastructure, 3 à Ris-Orangis, 1 sur Viry-Châtillon et Grigny, 2 à Corbeil-Essonnes et Evry.
- RD 446 : 2 sites à Corbeil-Essonnes seront étudiés plus spécifiquement.
- RD 448 : 1 site sera étudié plus particulièrement sur Corbeil-Essonnes.

Signalons le projet TZen 4 (ligne 402) de bus à haut niveau de service (BHNS), qui élargira l'offre de transport public à l'horizon 2021 ; cette ligne évoluera en mode tramway à plus long terme entre Viry-Châtillon et Corbeil-Essonnes. Le Département est aussi impliqué dans le projet de T12 express évoqué ci-dessus.

Concernant les zones de calme, le Département a défini ce qu'il appelle plutôt des « zones de ressourcement », dont trois font partie de Paris Grand Sud, il s'agit des Espaces Naturels Sensibles (ENS) :

- Des Coudrays à Etiolles.
- Du domaine de Montauger sur Villabé et Lisses.
- Des Coteaux des Brettes et de la Chopinière à Villabé.

### Dans la Seine-et-Marne

Concernant le **réseau routier national et autoroutier** (PPBE de la DDT de Seine-et-Marne arrêté en 2018), aucune action n'a été spécifiquement envisagée sur le territoire de Grand Paris Sud.

Concernant le **réseau ferroviaire** (PPBE de la DDT de Seine-et-Marne arrêté en 2019), aucune action n'a été spécifiquement envisagée sur le territoire de Grand Paris Sud.

La SNCF a prévu des actions générales, de réduction de bruit avec des renouvellements de voies et ballast ainsi que le remplacement d'une partie du matériel roulant ; elle prévoyait également de réaliser des études acoustiques.

Concernant le **réseau routier départemental** (PPBE du Département de Seine-et-Marne arrêté en 2013), aucune action n'a été spécifiquement envisagée sur le territoire de Grand Paris Sud. Aucune infrastructure de l'Agglomération n'est inventoriée dans son PPBE (ni même en route « non prioritaire »).

### Aéroport d'Orly

Le PPBE des Préfectures du Val de Marne de l'Essonne et des Hauts-de-Seine relatif à l'aéroport de Paris-Orly a été arrêté en mars 2013.

Le territoire de Grand Paris Sud n'était pas concerné par des mesures directes contre le bruit car il n'est pas dans la zone de dépassement de seuil de bruit (actions de maîtrise de l'urbanisation autour de l'aéroport, dispositifs d'aides à l'insonorisation).

En revanche, des actions globales pour la réduction de bruit étaient envisagées dans le PPBE, impliquant essentiellement la DGAC ainsi que ADP et les Préfectures, telles que :

- Renforcer l'information des riverains.
- Relever les altitudes d'approche et mise en place de descentes en continu.
- Surveiller l'évolution du bruit et développer le réseau de monitoring.
- Poursuivre l'étude SURVOL<sup>2</sup>.
- Privilégier la concertation.

---

<sup>2</sup> Souhaitée par la Secrétaire d'État à l'écologie, l'étude épidémiologique de l'impact sanitaire du trafic aérien en Ile-de-France, baptisée SURVOL, a été lancée en 2008. Cette étude concerne les trois grands aéroports parisiens, Paris-Orly, Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget. Elle a pour objet de mettre en place une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Ile-de-France.

L'étude, pilotée par le Préfet de la Région Ile-de-France, rassemble des épidémiologistes de la DRASS, Bruitparif, Airparif, et est financée par la direction générale de la santé, la direction générale de l'aviation civile, la mission bruit de la direction générale de la prévention des risques, ainsi que par le conseil régional.

## B.4.2 Questionnaires adressés aux gestionnaires communes et aménageurs

### B.4.2.1 Contenu des questionnaires

Trois formats différents de questionnaires ont été adressés aux gestionnaires d'infrastructures, aux communes et aux aménageurs. Ils sont donnés en *Annexe 1* du présent document.

Il s'agissait de cerner les politiques respectives de ces acteurs vis-à-vis du bruit à travers ces questionnements : des études ont-elles été réalisées ? quelles actions sont mises en place ou prévues pour la prévention ou la réduction de bruit ? quelles sont les sources de bruit principales (cartographiées ou non) ? quelles seraient les zones de calme potentielles éligibles ? etc.

Parmi les aménageurs, nous avons eu un retour de Grand Paris Aménagement (Direction territoriale de Grand Paris Sud), les gestionnaires ayant répondu sont la DGAC, SNCF-Réseau, SYMPAV ainsi que deux transporteurs TICE et TRANSDEV.

Les communes ont répondu pour 8 d'entre elles (sur 23 au total), ainsi que l'Agglomération.



### B.4.2.2 Bilan des retours de questionnaires

#### Politiques sur le bruit

Un résumé des informations fournies par les acteurs (ceux ayant répondu au questionnaire) du bruit sur le territoire de Grand Paris Sud est donné sous forme de tableaux ci-dessous, respectivement pour les communes et l'Agglomération, les gestionnaires et les aménageurs. Ci-dessous, pour les **communes**:

Commune	Politique Bruit	Etudes	CBS	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Plaintes	Sources de bruit (+++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Cesson				Demande RD82 + Demande SNCF (sentier Vert)				Rue de Paris/Rue de la Plaine/Rue Charles Menier. Bruit de chantier (rue Sorber)	RD346 (+++++), Voie ferrée (+++++), RD82 (++++)	Aménagement Pôle gare
Corbeil-Essonnes	Application des arrêtés municipaux		Revoir la zone de bruit relative à la RN7, du couloir aérien, représentant des nuisances						N104 (+++++), RN7 (+++), Voie ferrée (+++), Avions (++) Industries (+)	Aménagement Pôle gare
Evry-Courcouronnes	La ville d'Evry-Courcouronnes appuie ses actions sur le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré en 2015 par la communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne		Une carte stratégique du bruit a été élaborée dans le cadre du PPBE de l'ancienne agglomération CAECE de 2015. Son actualisation devra prendre en compte les opérations d'aménagements réalisées depuis comme en centre-ville ou dans le quartier Evry-Sud/parc aux lièvres, ainsi que les opérations d'aménagement projetées, que ces dernières portent sur la création de logements ou la réalisation de nouvelles voies douces sur le territoire.	Côté Ex-Courcouronnes, la RD 446, a été transformée en boulevard urbain. Les travaux sont achevés, mais ils seront complétés avec la construction d'un programme de 360 logements, Bois Briard. L'ensemble sera limité à 50 kilomètres heures, ce qui constitue une importante évolution positive pour un ancien aménagement autoroutier. L'objectif aide réduction des nuisances sonores pour les futures habitations disposées en bordure de voie figure au sein du PADD du PLU de la ville déléguée de Courcouronnes : « Penser les aménagements du projet autour de la RD446 afin de limiter les nuisances sur les futures constructions aux abords de la voie » (axe 2, chap.D).  Le PADD du PLU de la ville déléguée d'Evry (PLU approuvé le 26/09/19) précise quant à lui dans son chapitre « Limiter l'exposition de la population aux risques, et lutter contre les nuisances et les pollutions » :  Le territoire communal présente des risques naturels, notamment des risques d'inondation liés à la présence de la Seine, mais est également concerné par des nuisances et pollutions émanant notamment des grands axes routiers traversant le territoire (A6, RN7...). Tous ces éléments doivent être pris en compte et anticiper en amont de tout projet.  * (...) Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture afin de limiter les nuisances sonores mais aussi les émissions de gaz à effet de serre.	La restructuration du quartier du Parc aux Lièvre compte parmi ses principaux objectifs l'apaisement des circulations, et le retour à la rue : l'artère principale, le boulevard de Lattre de Tassigny va passer de 2 x 2 voies à 2 x 1, et sera entourée de bâtiments de logements et d'équipements. Ce nouveau boulevard urbain incitera donc à rouler plus lentement dans le quartier. La forte présence végétale, et en particulier d'arbres, du nouveau quartier permettra d'atténuer le bruit de la circulation pour les riverains.  La ZAC Les Horizons qui sortira de terre à partir de 2023, suivra un principe similaire : les nouvelles rues seront apaisées (zone 30 ou zone de rencontre), et les circulations douces encouragées (pistes cyclables, mail piétons). Il est également envisagé de mettre en place une collecte par aspiration pneumatique afin de limiter le passage des camions de ramassage dans les rues.  La ville met en place un plan vélo en coordination avec le plan vélo de l'agglomération Grand Paris Sud afin de promouvoir l'utilisation des modes doux.	La pacification des voiries est une piste pour la réduction du bruit. La ville d'Evry-Courcouronnes compte de nombreux axes structurants, très roulant, aux larges dimensions. Le fonctionnement de ceux-ci pourrait être remis en question dans le cadre du plan vélo de la Ville. Une réduction du nombre de voies et de la vitesse permettrait une meilleure cohabitation entre les modes. Le bruit en serait réduit d'autant. La Ville souhaite se doter d'un plan vélo ambitieux.  Le Boulevard de l'Europe, notamment dans sa partie proche du quartier du Canal, sera l'un des premiers à faire l'objet d'études de ce type, dans la foulée de la réalisation de la ZAC Les Horizons.  Il est également envisagé la vitesse dans le centre urbain afin de rendre la ville passante et de faciliter les boucles cheminatoires pour les piétons.		Avenue du Général Patton (D93) – (+) Rue de l'Essonne – (++) Site propre (Station Mgr Roméro) – (+++) Voies SNCF pour passage RER D		
Le Coudray-Montceaux	Arrêtés municipaux contre les bruits de voisinage ; police municipale en médiation ; arrêtés temporaires d'interdictions de chantiers les we et jours fériés.	Non			Plans de vols d'Orly à modifier				A6 (+++++), RN7 et RD148 (++++), Orly Cerny (++++), RER D (+++), X-FAB (+)	Aucun

#### Politiques bruit des communes (1/2)

Commune	Politique Bruit	Etudes	CBS	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Plaintes	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Moissy-Cramayel	Prescriptions préfectorales dans PLU	Non			Contenir la construction de bâtiments augmentant le trafic routier				Voie ferrée (+++), Parcs d'activités (+++), Aéroport Villaroche (++), RD402/RD57/avenues J.Jaurès/Bur/Pasteur (++)	ZAC de 77ha au N Parc d'activités de l'Eco-pôle A5 Parc des Chevrons
Morsang-sur-Seine	Actions pour réduction de bruit A6 (amélioré depuis suppression dalles béton)				Actions auprès des jeunes : bruits moto, quad, etc.			Passages de camions	2-roues motorisés (++++), trains (+++), Avions basse altitude (++), grosses péniches remontant la Seine (++)	
Saint-Germain-lès-Corbeil	Baisse des nuisances ou limitation			Conciliations : station Total / Auchan / Lidl		Limitation des flux sur axes structurants (RD) Respect des limitations de vitesses en zones résidentielles Réalisation d'aménagements Limitations des référencements dans certaines applications type « Waze »		Station Total (2019) : murs anti-bruit réalisés Auchan + Lidl : murs anti-bruit réalisés Couloir aérien Francilienne : merlon des Chevreaux non réalisé	Franciliennes et RD (++++), avions (++++), C Cial Croix Verte (++), ZAC Pointe Ringale (++) Total (++)	
Vert-Saint-Denis	OMS/Bruitparif... Face à ce constat les élus au niveau d'une commune ont des pouvoirs d'agir réels mais également des limites (aucun pouvoir décisionnel sur des aménagements d'intérêt régional ou national) . Néanmoins à Vert-Saint-Denis on protège les administrés en faisant des choix lors de la création de nouveaux bâtiments avec des matériaux adaptés, par exemple (nouvelle école), en changeant des équipements bruyants (néons dans les classes), en alertant les partenaires (comme le département) sur les nuisances induites par le projet TZEN2 par exemple.	Nov Dé 2019 -> Bruitparif et CDVia	La RD 306 (ex N6) présente des caractéristiques semblables aux nuisances sonores enregistrées avenue Thiers à MELUN La situation sur la RD 346 serait identique si une carte du bruit existait	Démontage d'un skate parc bruyant en plein centre-ville installé avant 2001	Interdire les rassemblements dans la Forêt de Bréviande (sonos). L'AEV (propriétaire du terrain) et le GPS partenaires obligés pour une décision collective.  Dossier remis au département pour limiter les nuisances sonores liées au TZEN 2 (mise en service en 2024). La commune exige un revêtement anti-bruit, la présence de merlons et de végétaux adaptés.	mesures EXIGEES ! Cela concerne : 1) la RD 306 (voir dossier) 2) la RD 346 (Melun – Corbeil) 3) le T7 (entre la route de Corbeil et la RD 306) 4) les fêtes bruyantes à Bréviande (notamment le weekend) 5) Remplacement d'équipements vétustes et bruyants dans les bâtiments communaux	Articles dans le journal municipal et sur le site. Interventions de la Police Municipale. Interventions dans les réunions publiques (comités de quartiers par ex)	Alarms. Routes RD306, RD 346., T7. Avions (Melun Villaroche) et hélicoptères (CH Melun)	RD 306 et RD 346 (++++), T7 (++++), hélicoptères (++++), RER D (+++), Voies ferrées (++) avions (++) ZAE Jean Monnet (+ et ++)	TZEN2 en 2024 avec une amplitude de 48m et un rapprochement du trafic routier des habitations

*Politiques bruit des communes (2/2)*

Ci-dessous, pour les **gestionnaires et aménageurs**:

Gestionnaire / Aménageur	Politique Bruit	Etudes	CBS / Trafics	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Plaintes	Sources de bruit (+++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Financements	Projets
DGAC	Voir Annexe 1.2										
Grand Paris Aménagement (GPA)	<p>La politique de GPA au sujet du bruit, déjà très encadré par la loi, consiste essentiellement à respecter des règles en vigueur. En terme d'émission de bruit de notre part, elle concerne :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- les chantiers. Le bruit est un sujet que nous avons suivi sur quelques chantiers (à Bondoufle Grand Parc notamment) pour nous rendre compte du faible impact de nos chantiers compte tenu des autres bruits environnants.</li> <li>- Les règles de construction des immeubles que les acquéreurs respectent (conception / réalisation).</li> </ul> <p>En terme de conception de nos plans masse, nous procédons avec bon sens comme depuis longtemps.</p> <p>En terme de projets liés à la mobilité, nous estimons que notre mobilisation pour favoriser l'emploi de la voiture électrique, à travers :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La mise en place de bornes de charge à disposition dans l'espace public ;</li> <li>- L'équipement des parkings de nos acquéreurs en bornes de charge ;</li> <li>- Le développement de systèmes d'auto partage de VL électriques à l'échelle de nos opérations ; - des dépenses des ménages dans leur mobilité ;</li> <li>- de la pollution de l'air ;</li> <li>- de la place consacrée aux voitures dans la ville ;</li> <li>- des bruits courants dans l'espace urbain ;</li> <li>- de l'impact carbone des déplacements des citadins.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude acoustique visant à alimenter l'étude d'impact de l'opération d'aménagement d'intérêt général de Grigny-Viry (91) – ACOUPHEN – en cours</li> <li>- Etude acoustique circulation RD 312 menée par AConseil en 2016 – ZAC BPOR à BONDOUFLE</li> <li>- Etude acoustique visant à alimenter l'étude d'impact de l'opération d'aménagement BOIS BRIARD à Evry-Courcouronnes – ARCADIS (pour GPS) – en cours</li> <li>- Etude acoustique dans le cadre de l'étude d'impact – ZAC CANAL EUROPE à Evry-Courcouronnes – SCE – étude acoustique de 2015 / mise à jour pour actualisation de l'étude d'impact en cours</li> <li>- Etude acoustique – ZAC DES AUNETTES à Evry-Courcouronnes – Arundo Acoustique – 2018</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etude de déplacements visant à alimenter l'étude d'impact de l'opération d'aménagement d'intérêt général de Grigny-Viry (91) – TRANSITEC – en cours</li> <li>- Etude d'impact sur la circulation du projet Cœur de Ville à Grigny – CDVIA – 2019</li> <li>- Etude de circulation EGIS effectuées en 2009 pour étude d'impact – ZAC BPOR à BONDOUFLE</li> <li>- Etude de circulation ACCE-S effectuées en 2014, 2019 et 2020 sur le RD312 et sur l'Ex RD 194 – ZAC BPOR à BONDOUFLE</li> <li>- Etude de circulation et acoustique visant à alimenter l'étude d'impact de l'opération d'aménagement BOIS BRIARD à Evry - Courcouronnes – ARCADIS (pour GPS) – en cours</li> <li>- Etude de circulation dans le cadre de l'étude d'impact – ZAC CANAL EUROPE à Evry-Courcouronnes – SYSTRA - 2018</li> <li>- Etude de circulation – ZAC CENTRE URBAIN &amp; AUNETTES à Evry-Courcouronnes – ETC / SARECO - 2019</li> </ul>	<p>Cf. études d'impacts sur les opérations GPA et SPLA-IN :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Grigny ZAC du Centre-ville</li> <li>- Ris Orangis ZAC des Docks</li> <li>- Evry-Courcouronnes ZAC Centre Urbain</li> <li>- Evry-Courcouronnes ZAC des Aunettes</li> <li>- Evry Courcouronnes ZAC Canal Europe</li> <li>- Evry Courcouronnes ZAC Parc aux Lièvres - Bras de Fer (informations transmises avant transfert à la SPAL-IN par GPS)</li> <li>- Corbeil ZAC de la Montagne des Glaises</li> </ul>	Voir études d'impact	Voir études d'impact					

**Politiques bruit des gestionnaires et aménageurs (1/2).**

Gestionnaire / Aménageur	Politique Bruit	Etudes	CBS / Trafics	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communi-cation	Plaintes	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Finance-ments	Projets
SNCF - RESEAU								Augmentation du bruit liée à l'augmentation du trafic régional et fret sur la ligne 830000 du RER D. Courrier Maire de Cesson (2018).		SNCF Réseau reste à disposition pour financer et rechercher des financements partenaires pour réaliser des études acoustiques sur le territoire Grand Paris Sud.	Projet T12 Express
SYMPAV	PEB au 14 mars 2007. L'isophone Lden 55 dB(A) ne survole pas les habitations.	Etude acoustique dans le cadre d'une demande d'autorisation préalable à la circulation aérienne publique. Etude Arundo Acoustique (décembre 2013)	une campagne de mesure du bruit a été mise en œuvre par Bruitparif autour de l'aérodrome de Melun-Villaroche du 10 septembre au 14 octobre 2019		Le SYMPAV prévoit le renouvellement de ses chaussées tant en structure souple (enrobés) que dures (béton) à travers un programme pluri-annuel d'investissement. L'objectif est de profiter des nouvelles techniques pour réduire le bruit potentiel provoqué par la circulation des avions.			2 (fermes) lors de meetings aériens, l'une en septembre 2018 et l'autre en septembre 2019	Avions (+++) Hélico à la verticale (++) Ateliers (++)		Non
TICE	Démarche environnementale ISO 14001 prenant en considération les émissions de bruit de l'activité sur le site d'exploitation, maintenance et remisage de bus.	Etudes réalisées sur le bruit à l'intérieur des bus en ligne. Etudes de bruit également réalisées dans l'atelier de maintenance						0	Bus en circulation sur le dépôt (+)		
TRANSDEV	Bus réseau Sénart, pas d'infras. Achat de véhicules hybrides Arrêts des moteurs pour bus en pause >10 min. Formations à l'éco-conduite Véhicules de service électriques Participation à "Objectif CO2" (Ademe) pour limiter impacts							Zones résidentielles: Moteur tournant en régulation	Moteurs de véhicules (++)		

Politiques bruit des gestionnaires et aménageurs (2/2).

### Zones calmes

Des zones calmes potentielles ou déjà établies lors des anciennes PPBE ont été listées par les communes, elles sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Commune	Nouvelles ou non	Nombre	Zones calmes
<b>Cesson</b>	Reprise partielle des zones de l'ancien PPBE	3	1) Parc avenue de la Zibeline 2) Jardin sous le vent rue du Moulin à Vent 3) Réserve naturelle du Follet
<b>Corbeil-Essonnes</b>	/	5	1) Le Bas Coudray & Pressoir-Prompt 2) Robinson 3) Centre Essonnes en partie 4) Moulin Gallant 5) Centre-ville en partie
<b>Evry-Courcouronnes</b>	PPBE de 2015	6	Parc du Lac Parcours sportif et parapente Berges de Seine Parc des Coquibus Parc des Tourelles Parc Henri Fabre (coulée verte)
<b>Le Coudray-Montceaux</b>	Oui	2	1) Les Berges de Seine 2) Bois "la Belle Gabrielle"
<b>Moissy-Cramayel</b>	Ancien PPBE et compléments	12	Bois des Brossettes Parc urbain Maillettes Bassin du Rû des Hauldres Butte Francilienne Parc des Marronniers Parc de Jatteau Bassin du Noyer Perrot Plaine du Noyer Perrot Parc de la Plaine des Jeux Parc Omnisport - Parc du Centre Parc de l'Arboretum (parcours de santé et arboretum) Ferme urbaine
<b>Morsang-sur-Seine</b>	Oui	1	Tout le village
<b>Saint-Germain-lès-C.</b>	/	0	/
<b>Vert-Saint-Denis</b>	Compléments à l'ancien PPBE	7	Parc la Butte du Luet, Parc du Vallon, Bois de la Tour/ Bois de Bréviande, Terrain du Cheval, Clos Pasteur, Espace central Ferme des Arts, Bois Champs Grillon

*Zones de calme pressenties par les communes (questionnaires)*

## B.5 PROBLEMATIQUES SPECIFIQUES

---

### B.5.1 Bruit des avions

La thématique des nuisances sonores dues à l'aéroport d'Orly est surveillée par la Commission Consultative de l'Environnement (CCE); elle doit être consultée pour toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur les zones impactées par les nuisances sonores.

La CCE élabore une charte de qualité de l'environnement et assurent le suivi de sa mise en œuvre ; elles peuvent saisir l'Acnusa pour toute question relative au respect de cette charte et pour toute demande d'étude et d'expertise.

Convoquées et présidées par le préfet, elles sont composées de trois collèges égaux : des représentants des professions aéronautiques, des représentants des collectivités intéressées et des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement.

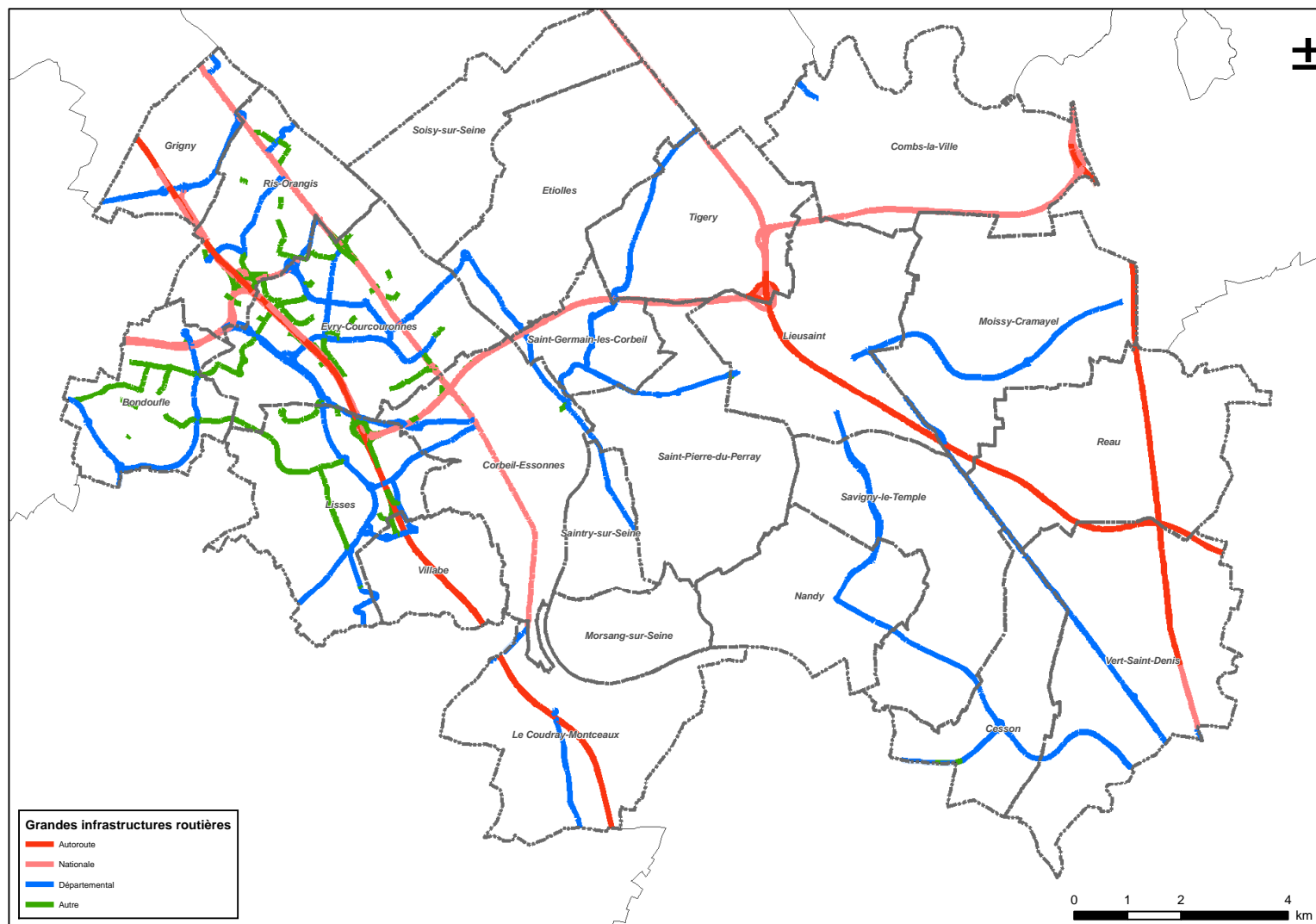
### B.5.2 Grandes infrastructures routières

Rappel

Les **grandes infrastructures routières** sont celles qui supportent plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour), elles font l'objet de cartes CBS spécifiques élaborées par l'État, ainsi que de PPBE associés réalisés et suivis par les gestionnaires concernés.

Les gestionnaires de grandes infrastructures routières extérieurs à GPS sont représentés en rouge (autoroutes) orange (État) et bleu (Départements) ci-après, selon la CBS élaborée en 2017.

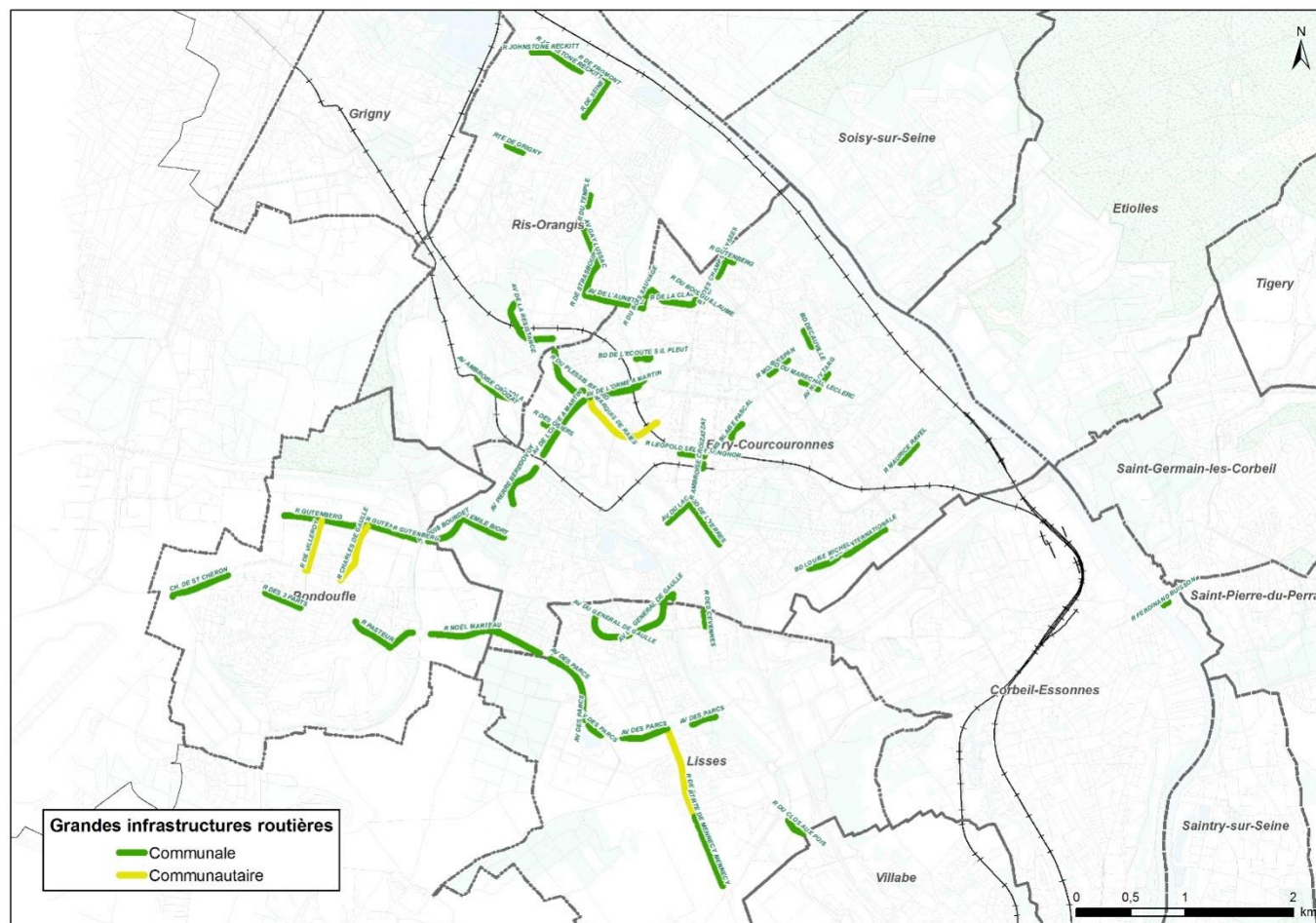
Les voies en vert sont supposées représenter les voies communales ou communautaires, mais ces données ne sont plus à jour depuis l'édition des cartes en 2017.



Grandes infrastructures routières présentes sur Grand Paris Sud selon la CBS de 2017.

### B.5.3 Grandes infrastructures routières communales et communautaires

Les grandes voies communales et communautaires sont représentées ci-dessous avec une mise à jour puisque certaines routes départementales sont passées sous la gestion de Grand Paris Sud depuis la CBS de 2017. Il s'agit des routes supportant plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véh./jour). Il est à noter que les routes concernées sont situées dans la partie Ouest du territoire dans l'Essonne.



**Grandes infrastructures routières communales et communautaires.**



## B.6 LIENS AVEC D'AUTRES PLANS ET POLITIQUES PUBLIQUES

### B.6.1 Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT)

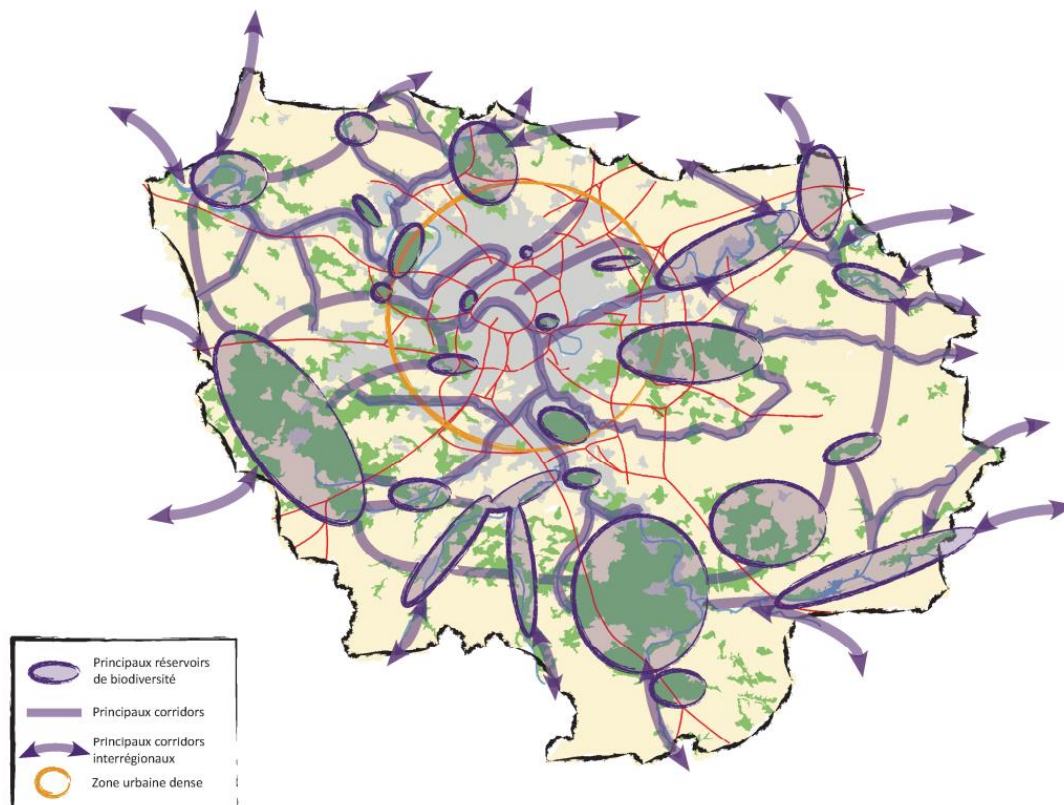
Le SCOT (schéma de cohérence territoriale) est un document dont l'élaboration a été lancée en décembre 2017 par Grand Paris Sud ; le SCoT va définir, pour les 15 ans à venir, les grandes orientations et stratégies d'aménagement pour Grand Paris Sud et ses communes.

Parmi les champs d'intervention multiples du SCoT, les politiques publiques suivantes pourraient avoir plus ou moins d'influence sur l'environnement sonore, comme celles :

- de développement économique et commercial ;
- d'habitat ;
- de paysage et patrimoine ;
- de mobilités et de déplacements ;
- de transition écologique et sociale
- de réduction des risques et des nuisances...

### B.6.2 Schéma Régional de Cohérence Écologique (SRCE)

Approuvé par délibération du Conseil régional en 2013, le schéma régional de cohérence écologique (SRCE) d'Ile-de-France est un document cadre mis à jour et suivi conjointement par la région (Conseil régional) et l'État (préfet de région) en association avec un comité régional Trame verte et bleue.



**Synthèse des éléments de la trame verte et bleue d'Ile-de-France.**

Bruitparif a publié un rapport intitulé « Bruit et Biodiversité » en mars 2020 ; il montre notamment que la pollution sonore joue un rôle sans doute notable sur la biodiversité et qu'ainsi, la maîtrise de ces nuisances serait favorable à la biodiversité comme elle l'est pour les populations humaines. Signalons également que la végétation terrestre peut avoir un impact sonore positif, même si les atténuations avec végétation sont souvent faibles sur l'intensité, des effets psychologiques peuvent parfois être importants.

### B.6.3 Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) de Grand Paris Sud

Le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) est un projet territorial de développement durable, à la fois stratégique et opérationnel. Établi pour 6 ans sur la base d'un diagnostic présenté dans un Livre Vert, il prend en compte l'ensemble de la problématique climat-air-énergie autour de plusieurs axes d'actions :

- La réduction des émissions de gaz à effet de serre
- L'adaptation au changement climatique
- L'amélioration de la qualité de l'air
- La réduction des consommations d'énergie
- Le développement des énergies renouvelables.

Adopté le 17 décembre 2019, le PCAET de Grand Paris Sud vise les objectifs stratégiques suivants :

- Réduction de 20% des consommations énergétiques des logements et de 21% celles liées aux transports entre 2013 et 2030 ;
- Multiplication par 5 de la production d'énergies renouvelables et de récupération entre 2013 et 2030 ;
- Réduction de 45% des émissions de gaz à effet de serre du territoire entre 2013 et 2030.

Le plan d'actions est structuré autour de 4 axes stratégiques et décliné en 19 actions. Un certain nombre d'entre elles contribueront à réduire les nuisances sonores du territoire, et plus particulièrement les actions suivantes :

- Favoriser la rénovation énergétique des logements
- Préserver un cadre de vie sain et de qualité
- Favoriser un aménagement et un urbanisme durables
- Anticiper et s'adapter aux effets du changement climatique
- Développer et promouvoir les mobilités durables
- Favoriser la rénovation énergétique des bâtiments tertiaires publics et privés

Des actions contre le bruit pourront être liées au PCAET de l'Agglomération, on se référera dans ce sens au guide PCAET/Bruit de l'Ademe relatif à la « Convergence des actions Bruit, Climat, Air, Energie pour une planification performante » de mars 2019.

## B.6.4 Politique en matière d'habitat et de renouvellement urbain

L'Agence Nationale de Rénovation Urbaine (ANRU) a lancé en 2014 un nouveau programme national de rénovation urbaine (**NPUR**) qui concerne plusieurs quartiers de l'Agglomération. Il s'agit de :

- Corbeil-Essonnes - Les Tarterêts
- Grigny - Grigny 2
- Grigny - La Grande Borne
- Evry -Courcouronnes - Le Canal
- Evry -Courcouronnes - Les Pyramides
- Evry -Courcouronnes - Bois Sauvage
- Moissy-Cramayel – Centre-ville
- Ris-Orangis – Plateau
- Savigny-le-Temple – Centre-ville

Il peut être opportun dans ce cadre – et c'est exprimé dans les PLU des communes concernées – de tenir compte de la thématique de bruit le cas échéant pour une meilleure protection des riverains dans ces quartiers.

Le programme local de l'habitat (**PLH**) est un document stratégique de programmation qui inclut l'ensemble de la politique locale de l'habitat : parc public et privé, gestion du parc existant et des constructions nouvelles, populations spécifiques, etc

Le PLH de Grand Paris Sud est actuellement en cours d'élaboration. Sur la base d'un diagnostic territorial, des orientations stratégiques ont été définies, sur la base desquelles un plan d'actions va être proposé.

Ces actions porteront sur :

- La gestion des patrimoines existants
- La rénovation des parcs existants
- La programmation en matière de logements.

Sans attendre l'approbation de son PLH, Grand Paris Sud a déployé des actions qui contribuent à l'amélioration de l'habitat et à la rénovation énergétique des logements (Opération programmée d'amélioration de l'habitat (**OPAH**) sur le territoire de l'ex agglomération Seine-Essonnes et à Grigny, Plan Energie Patrimoine destiné aux copropriétés situées sur le territoire de l'ex agglomération Evry Centre Essonne.

## B.6.5 Plans Locaux de l'Urbanisme (PLU) des communes

Un récapitulatif des données plus ou moins liées au bruit dans les PLU a été réalisé.

➤ Il ressort de l'analyse des **Orientations d'Aménagement et de Programmation** (OAP) que la plupart des communes envisagent des aménagements liés aux liaisons de déplacements et à des constructions nouvelles de logements.

Le thème des nuisances sonores est souvent spécifiquement exprimé et certaines des opérations programmées intègrent la prise en compte du bruit dans les projets comme :

- la protection des Tarterêts à Corbeil-Essonnes par rapport aux bruits routier et ferroviaire (PLU de 2019) ;
- la protection du Bois Briard (requalification de la RD446) à Évry-Courcouronnes (PLU de 2019) ;
- la prise en compte des nuisances sonores de l'Ex-RN7 sur les habitations existantes et futures, ainsi que la création d'une frontière sonore sur les Aunettes par rapport à l'A6, à Évry-Courcouronnes (PLU de 2019) ;
- la lutte contre les bruits de l'A6 et des routes nationales à Grigny (PLU de 2006) ;
- la requalification de la RD 346 à Nandy et la protection des riverains ;

➤ La plupart des communes évoquent dans leur **Plans d'Aménagement et de Développement Durables** (PADD) la prise en compte du bruit des infrastructures de transports terrestres qui les traversent; et le bruit des avions est également cité plusieurs fois (Réau, St Pierre-du-Perray, Vert-St-Denis).

## C IDENTIFICATION DES ZONES A ENJEUX

### C.1 BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES (ROUTES ET FER)

#### C.1.1 Zones bruyantes

##### C.1.1.1 Méthodologie

Des zones à enjeux ont été créées de manière homogène : il s'agit de zones de dépassement de seuil de bruit d'une seule infrastructure routière ou ferroviaire à la fois, et sur une même commune.

63 zones distinctes ont ainsi été créées et ensuite hiérarchisées elles sont représentées et listées en *Annexe 2* du présent document ainsi qu'au paragraphe qui suit relatif à la « Hiérarchisation globale des zones à enjeux ».

La hiérarchisation des zones est fondée sur l'indice agrégé de population exposée, calculé pour chaque zone homogène, tel que décrit au paragraphe suivant.

##### C.1.1.2 Indice agrégé de population exposée

Afin de permettre une hiérarchisation efficace des zones à enjeux, qui tienne compte du nombre de personnes en dépassement de seuil mais aussi de l'importance des dépassements de seuil, la méthode de l'**Indice agrégé de population exposée**, a été proposée par Bruitparif dans sa « Trame de rédaction de PPBEi » (« i » pour intercommunal).

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

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement),
- du fait que les valeurs seuils sont dépassées uniquement pour un indicateur ( $L_{den}$  ou  $L_n$ ) ou pour les deux indicateurs ( $L_{den}$  et  $L_n$ ),
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les Valeurs Limites ( $V_{Li}$ ) se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur seuil et la valeur seuil +5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ».

Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur  $L_{den}$  et  $L_n$  se verra attribué un coefficient « 4 ».

Pour chaque source de bruit et chaque indicateur, l'affectation d'un coefficient à chaque bâtiment est appliquée selon la valeur  $V_{Li}$  :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment ( $L_{den}$ ou $L_n$ )	Coefficient
Niveau < $V_{Li}$	0
$V_{Li} \leq$ Niveau < $V_{Li} + 5$	1
Niveau $\geq$ $V_{Li} + 5$	2

*Coefficient pour l'indice agrégé en fonction du niveau sonore*

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

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

Un exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour un bâtiment de 3 habitants exposé à 3 sources de bruit est donné ci-après :

Exemple pour un bâtiment de 3 habitants exposé à :	$V_{Li}$	Coefficient affecté		indice par source
70dB(A) en $L_{den}$ pour le bruit routier	68	1 x 3 hbts = 3	+	3
58 dB(A) en $L_n$ pour le bruit routier	62	0 x 3 hbts = 0		
79 dB(A) en $L_{den}$ pour le bruit ferroviaire	73	2 x 3 hbts = 6	+	9
66 dB(A) en $L_n$ pour le bruit ferroviaire	65	1 x 3 hbts = 3		
52 dB(A) en $L_{den}$ pour le bruit des aéronefs	55	0 x 3 hbts = 0	+	0
<b>Indice agrégé =</b>		<b>4 x 3 hbts</b>	=	<b>12</b>

*Exemple de calcul de l'indice agrégé de population exposée (source : Bruitparif)*

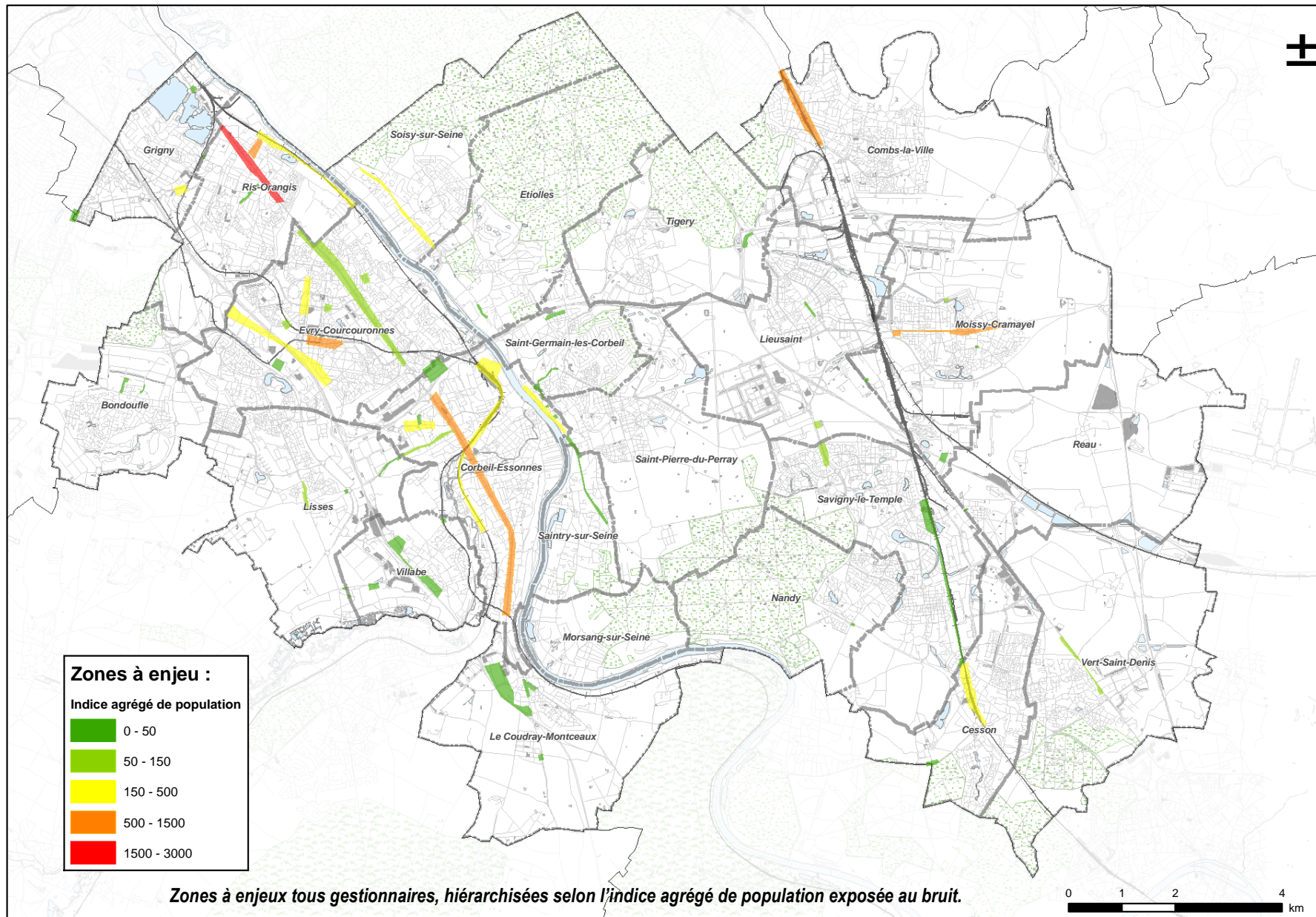
Afin d'obtenir une vision globale sur un territoire, il est possible de sommer ces indices disponibles au niveau de chaque bâtiment au sein d'une emprise plus large, comme un axe de transport ou comme ici à l'échelle des zones à enjeux.

## C.1.2 Hiérarchisation des zones à enjeux et résultats

### C.1.2.1 Hiérarchisation globale

C'est sur la base de l'indice agrégé de population exposée que la hiérarchisation des zones à enjeux est effectuée.

La carte page suivante localise et hiérarchise les zones inventoriées sur Grand Paris Sud pour les bruits de transports terrestres.



Ces zones à enjeux sont repérées par leur identifiant en *Annexe 2* du présent document.

Elles sont listées dans les tableaux qui suivent et qui reprennent la hiérarchisation (ordre décroissant des indices agrégés IA) de manière globale pour toutes les infrastructures sans distinction de gestionnaires, routier et ferroviaire. Les identifiants signalés **en gras** sont sous la gestion de **commune** (7) ou de **GPS**(8).

HIERARCHIE globale	IDENTIFIANT	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	BATI en dépassement Lden	BATI dépassement Ln	POP en dépassement Lden	POP en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	INDICE AGREGE
<b>1</b>	RIS_03	RIS-ORANGIS	R	EX-RN7	84	62	1116	652	/	/	Non	2738
<b>2</b>	RIS_02	RIS-ORANGIS	R	D31 - E. Bonte	21	16	836	396	/	/	Non	1283
<b>3</b>	<b>MOI_05</b>	<b>MOISSY-CRAMAYEL</b>	R	A Jaurès Bur Pasteur	0	31	0	897	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	897
<b>4</b>	COM_01	COMBS-LA-VILLE	F	Voie ferrée	48	66	351	389	/	/	Non	761
<b>5</b>	COR_03	CORBEIL-ESSONNES	R	EX-RN 7	100	0	549	0	/	/	Non	728
<b>6</b>	EVR_03	EVRY-COURCOURONNES	R	D93 - Coquibus	5	0	605	0	/	/	Non	603
<b>7</b>	COR_08	CORBEIL-ESSONNES	R	D448	34	25	195	153	Ecole Le Paradis	/	Non	359
<b>8</b>	COR_07	CORBEIL-ESSONNES	R	D446	42	6	206	11	/	/	Non	307
<b>9</b>	SOI_01	SOISY-SUR-SEINE	R	D448	32	0	289	0	/	/	Non	288
<b>10</b>	COR_01	CORBEIL-ESSONNES	F	Voie ferrée	6	11	158	220	/	/	Non	248
<b>11</b>	RIS_01	RIS-ORANGIS	F	Voie ferrée	9	16	34	193	/	/	Non	230
<b>12</b>	CES_02	CESSON	F	Voie ferrée	20	43	75	141	/	/	Non	225

**Hiérarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (1/5)**

HIERARCHIE globale	IDENTIFIANT	COMMUNE	SOURCE	INFRASTRUCTURE	BATI en dépassement Lden	BATI dépassement Ln	POP en dépassement Lden	POP en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	INDICE AGREGE
13	EVR_02	EVRY-COURCOURONNES	R	D92 - Chps Elysées	2	0	206	0	/	/	Non	206
14	EVR_04	EVRY-COURCOURONNES	R	N104 - A6	9	0	188	0	/	/	Non	187
15	GRI_02	GRIGNY	R	D310 - 1ere Armée	2	0	187	0	Ecole Jean Perrin	/	Non	186
16	COR_05	CORBEIL-ESSONNES	R	D446 - Av. 8mai 1945	39	21	121	67	/	/	COR_06 Av. Maintenant : 5 hab (18 hab.)	184
17	EVR_08	EVRY-COURCOURONNES	R	Bd Decauville	1	0	138	0	/	/	Non	138
18	LIE_02	LIEUSAIN	R	D50 - 8 mai 1945	0	2	0	133	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	133
19	LIS_03	LISSES(GPS)	R	Rue de Paris	33	0	112	0	/	/	Non	111
20	MOI_04	MOISSY-CRAMAYEL	R	R Jeu de Paume	0	2	0	109	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	109
21	EVR_05	EVRY-COURCOURONNES(GPS)	R	R Marquis de Raies	1	0	107	0	/	/	Non	106
22	SAV_02	SAVIGNY-LE-TEMPLE	R	D50 - 8 mai 1945	0	12	0	97	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	97

**Hierarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (2/5)**



HIERARCHIE globale	IDENTIFIANT	COMMUNE	SOURCE	INFRASTRUCTURE	BATI en dépassement Lden	BATI dépassement Ln	POP en dépassement Lden	POP en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	INDICE AGREGE
23	VER_01	VERT-SAINT-DENIS	R	D306	6	0	48	0	/	/	Non	92
24	EVR_01	EVRY-COURCOURONNES	R	EX-RN7	6	0	65	0	Lycée Auguste Perret	/	Non	64
25	EVR_06	EVRY-COURCOURONNES	R	Bd de l'Europe	1	0	64	0	/	/	Non	64
26	COR_04	CORBEIL-ESSONNES	R	D26 Route de Lisses	18	3	55	8	/	/	Non	62
27	LEC_02	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	EX-RN7	11	0	51	0	/	/	Non	50
28	GRI_01	GRIGNY	R	D445	9	0	48	0	/	/	Non	48
29	SSS_01	SAINTRY-SUR-SEINE	R	D446 - Rte Melun	16	0	48	0	/	/	Non	48
30	SAV_01	SAVIGNY-LE-TEMPLE	F	Voie ferrée	3	8	13	34	CMP Leloup	/	Non	46
31	LEC_03	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	D948 - R Milly Nord	8	0	43	0	CMA Les P'tits Loups	/	Non	45
32	RIS_04	RIS-ORANGIS	R	D31 - Brossolette	7	0	43	0	/	/	Non	43
33	SPP_01	SAINTE-PIERRE-DU-PERRAY	R	D446 - Montgarde	12	0	41	0	/	/	Non	41
34	LIE_01	LIEUSAIN	R	Rue de Paris	0	2	0	40	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	40
35	VIL_01	VILLABE	R	A6	14	1	37	0	Collège Rosa Parks	Ets en dépassement Ln	Voies locales	36
36	COR_06	CORBEIL-ESSONNES(GPS)	R	Av. Paul Maintenant	10	1	31	3	/	/	COR_05 D446 : 5 habitations (18 hab.)	32

**Hierarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (3/5)**

HIERARCHIE globale	IDENTIFIANT	COMMUNE	SOURCE	INFRASTRUCTURE	BATI en dépassement Lden	BATI dépassement Ln	POP en dépassement Lden	POP en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	INDICE AGREGE
37	VIL_02	VILLABE(GPS)	R	Rte de Villoison	8	0	31	0	/	/	Non	30
38	BON_01	BONDOUFLE(GPS)	R	Rue de Villeroy	9	3	20	10	Faculté des Métiers	/	Non	28
39	CES_01	CESSON	R	D82 Grande Rue	5	0	27	0	/	/	Non	27
40	LEC_01	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	A6	6	5	15	13	/	/	Non	25
41	SGC_01	SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	R	N104	8	0	22	0	/	/	Non	22
42	SGC_02	SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	R	D947	5	0	17	0	/	/	Non	16
43	TIG_01	TIGERY	R	N104 - N6	4	1	13	4	/	/	Non	16
44	LIS_05	LISSES	R	D26 - Rte Corbeil	4	0	15	0	/	/	Non	15
45	BON_02	BONDOUFLE(GPS)	R	Rue C. de Gaulle	3	0	12	0	/	/	Non	12
46	COR_09	CORBEIL-ESSONNES	R	R Montagne St Ger	1	0	11	0	/	/	Non	10
47	COR_11	CORBEIL-ESSONNES	R	D947 - P St Leonard	1	0	11	0	/	/	Non	10
48	ETI_01	ETIOLLES	R	D448 - A. F Soulier	3	1	7	2	/	/	Non	9
49	NAN_01	NANDY	R	D346 - Rte Corbeil	1	0	8	0	/	/	Non	8
50	LEC_04	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	D948 - R Milly Sud	1	0	8	0	/	/	Non	7
51	VIL_03	VILLABE	F	Voie ferrée	1	1	4	4			Non	6
52	MOI_03	MOISSY-CRAMAYEL	R	Rue Libération	0	2	0	5	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	5

*Hierarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (4/5)*

HIERARCHIE globale	IDENTIFIANT	COMMUNE	SOURCE	INFRASTRUCTURE	BATI en dépassement Lden	BATI dépassement Ln	POP en dépassement Lden	POP en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	INDICE AGREGE
53	COR_10	CORBEIL-ESSONNES	R	R du Four à Chaux	1	0	5	0	/	/	Non	4
54	EVR_07	EVRY-COURCOURONNES(GPS)	R	R Bois Briard	2	0	4	0	/	/	D446 ?	4
55	GRI_03	GRIGNY	R	EX-RN7	1	1	2	2	/	/	Non	4
56	LIS_02	LISSES(GPS)	R	Rte de Villoison	2	0	4	0	/	/	Non	3
57	LIS_04	LISSES	R	RPT Bois Chaland	1	0	4	0	/	/	Non	3
58	REA_01	REAU	R	D306	1	0	3	0	/	/	Non	2
59	RIS_05	RIS-ORANGIS	R	D310 - 1ere Armée	1	0	3	0	/	/	Non	2
60	LIS_01	LISSES	R	D953	1	0	2	0	/	/	Non	1
61	MOI_01	MOISSY-CRAMAYEL	R	D306	0	1	0	1	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	1
62	MOI_02	MOISSY-CRAMAYEL	R	A5A	0	1	0	1	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	1
63	COR_02	CORBEIL-ESSONNES	R	RN 104	4	3	0	0	Centre Hospitalier Sud Francilien	/	Non	0

***Hiérarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (5/5)***

Les zones à enjeux sont listées dans les paragraphes qui suivent et qui reprennent cette fois la hiérarchisation (ordre décroissant des indices agrégés IA) en fonction des gestionnaires concernés et en en fonction des investigations complémentaires réalisées (notamment zones incohérentes).

Les actions possibles pour la réduction de bruit y sont pré-listées.

### C.1.2.2 Hiérarchisation des routes communales et communautaires de Grand Paris Sud

Les voies uniquement communales et communautaires au nombre de 15 sont répertoriées ci-après, 7 routes communales et 8 routes communautaires, dans l'ordre hiérarchique de leur exposition au bruit.

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE GPS	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION dépassement Lden	POPULATION dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	MULTI-DEPASSEMENT	IA	GITT	ACTIONS POSSIBLES *
MOI_05	Commune	1	3	MOISSY-CRAMAYEL	R	A Jaurès Bur Pasteur	0	897			897	Non	Contrôle des dépassements (trafics, mesures acoustiques)
EVR_08	Commune	2	17	EVRY-COURCOURONNES	R	Bd Decauville	138	0			138	OUI	
LIS_03	GPS	3	19	LISSES	R	Rue de Paris	112	0			111	OUI	
MOI_04	Commune	4	20	MOISSY-CRAMAYEL	R	R Jeu de Paume	0	109			109	Non	
EVR_05	GPS	5	21	EVRY-COURCOURONNES	R	R Marquis de Raies	107	0			106	OUI	Zone 30. Contrôle des dépassements.
LIE_01	Commune	6	34	LIEUSAIN	R	Rue de Paris	0	40			40	Non	Contrôle des dépassements (trafics, mesures acoustiques)
COR_06	GPS	7	36	CORBEIL-ESSONNES	R	Av. Paul Maintenant	31	3		COR_05 D446 : 5 habitations (18 hab.)	32	Non	
VIL_02	GPS	8	37	VILLABE	R	Rte de Villoison	31	0			30	Non	
BON_01	GPS	9	38	BONDOUFLE	R	Rue de Villeroy	20	10	Faculté des Métiers		28	OUI	
BON_02	GPS	10	45	BONDOUFLE	R	Rue C. de Gaulle	12	0			12	OUI	
COR_09	Commune	11	46	CORBEIL-ESSONNES	R	R Montagne St Germain	11	0			10	Non	
MOI_03	Commune	12	52	MOISSY-CRAMAYEL	R	Rue Libération	0	5			5	Non	
COR_10	Commune	13	53	CORBEIL-ESSONNES	R	R du Four à Chaux	5	0			4	Non	
EVR_07	GPS	14	54	EVRY-COURCOURONNES	R	R Bois Briard	4	0		D446	4	Non	
LIS_02	GPS	15	56	LISSES	R	Rte de Villoison	4	0		/	3	Non	

**Hiérarchisation des voies communales et communautaires en dépassements de seuils de bruit (GITT=Grande Infrastructure de Transport Terrestre).**

Parmi les 63 zones à enjeux identifiées sur le territoire de Grand Paris Sud, 16 d'entre elles présentent un indice agrégé supérieur à 150, reflétant donc un impact sur un nombre d'habitants significatif.

Parmi les zones de gestion communale ou communautaire, la zone MOI\_5 (A Jaurès Bur Pasteur à Moissy-Cramayel) semble la plus exposée, ce qui peut paraître étonnant, voire aberrant au regard de la situation de cette zone. Rappelons ici que les données utilisées sont celles issues des Cartes Stratégiques de Bruit produites en 2017. Une analyse spécifique de la situation de cette zone devra être faite lors de l'élaboration des Cartes Stratégiques de Bruit de 4<sup>ème</sup> échéance afin d'infirmier ou confirmer ce résultat.

Les autres zones communales ou communautaires présentent des indices IA assez bas, avec des quantités de populations concernées en dépassement de seuil de bruit assez faibles, comme le montre la carte de la page suivante.

D'une manière générale, sur les actions possibles, en cas de dépassements de seuils de bruit avérés, si un traitement à la source (circulation, infrastructure) n'est pas possible, un traitement par renforcement des isolements des façades d'habitations éligibles pourrait être envisagé.

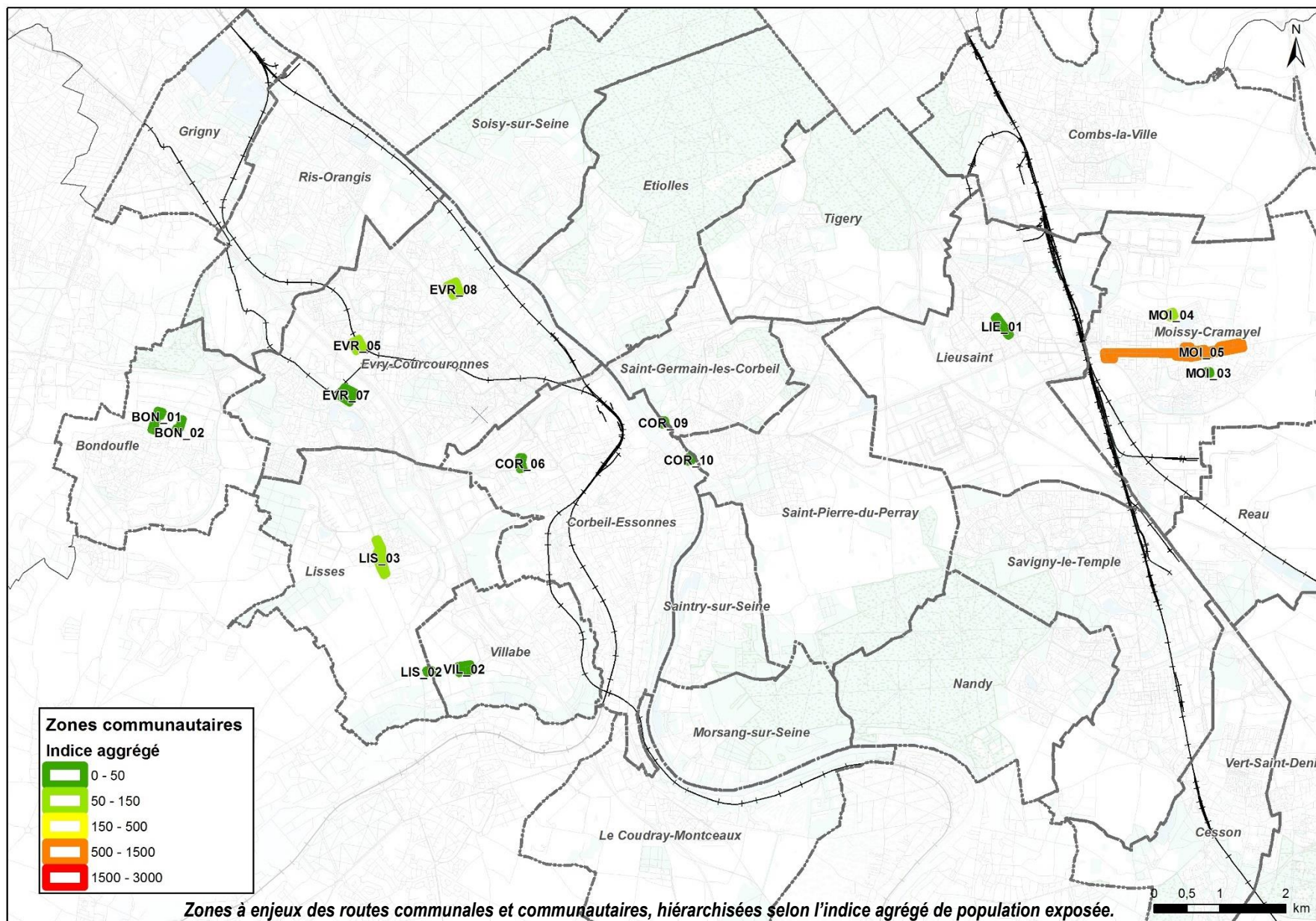
Les solutions à la source sont effectivement difficiles à mettre en place ici car les bâtiments concernés sont proches des voies (empêche la mise en place de mur ou de merlon) et les vitesses de circulations sont faibles (< 50 km/h), et donc une action sur le revêtement routier serait peu efficace. Reste la possibilité de réduire les flux de véhicules et notamment des poids-lourds, solution qui risque d'entraîner des reports de bruit ailleurs.

 Info

La plupart des zones à enjeux concernent des infrastructures routières en milieu urbain, soit des voies dont les vitesses de circulation sont réduites, bordées d'habitations.

Les **possibilités d'actions** pour la **réduction de bruit** à la source sont ainsi limitées, sur les flux de véhicules légers et poids-lourds.

A défaut, on peut procéder au traitement des bâtiments par le renforcement des isolements acoustiques des façades des habitations éligibles; cela a l'inconvénient de ne protéger que les espaces privés et intérieurs, fenêtres fermées.



### C.1.2.3 Cas des grandes infrastructures routières communales et communautaires

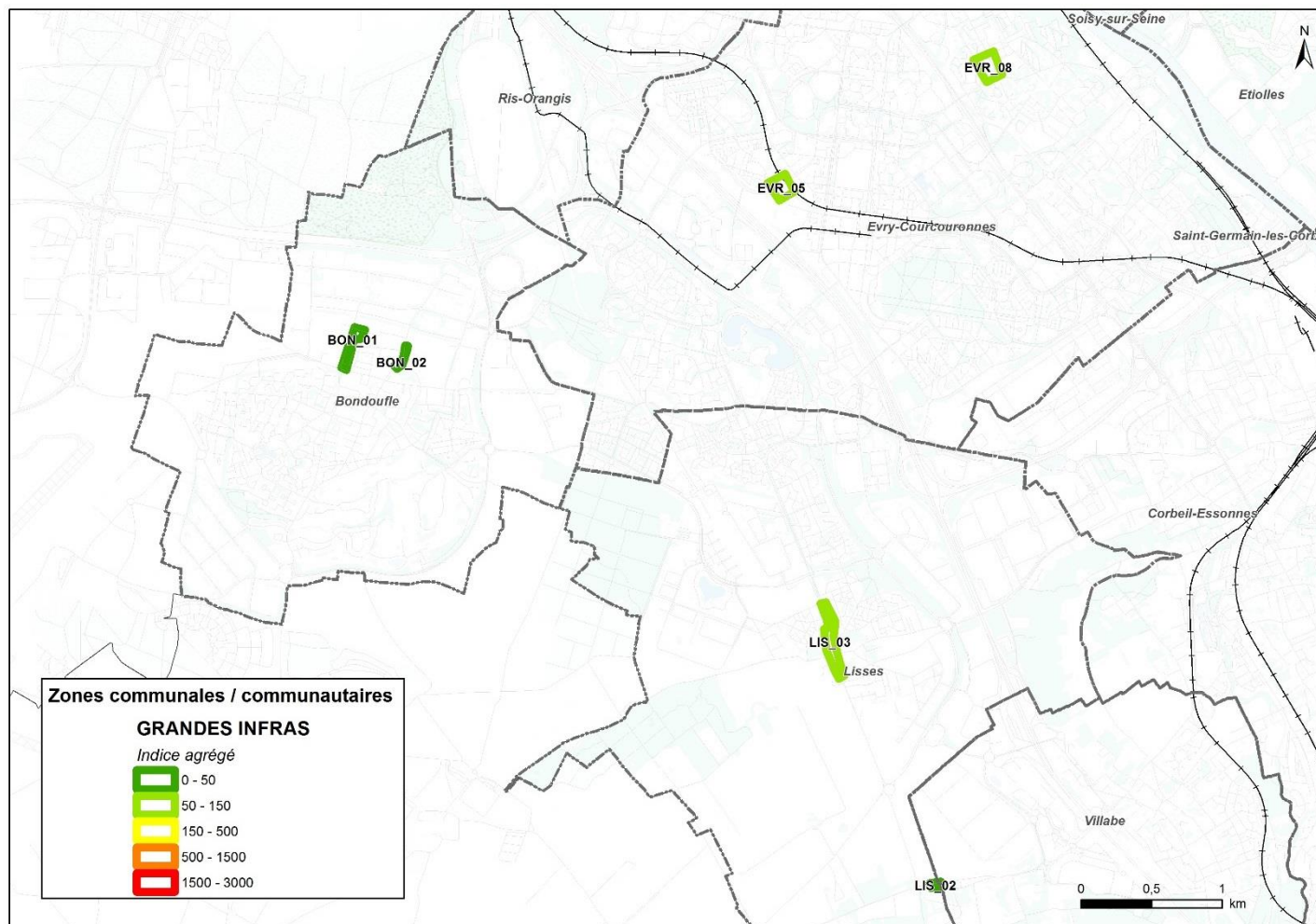
Les grandes infrastructures routières communales et communautaires sont répertoriées ci-après dans l'ordre hiérarchique de l'exposition au bruit des voies communautaires, toutes situées dans le département de l'Essonne, elles sont au nombre de 5.

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE GITT GPS	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION dépassement Lden	POPULATION dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	MULTI-DEPASSEMENT	IA
EVR_08	Commune	1	17	EVRY-COURCOURONNES	R	Bd Decauville	138	0		Non	138
LIS_03	GPS	2	19	LISSES	R	Rue de Paris	112	0		Non	111
EVR_05	GPS	3	21	EVRY-COURCOURONNES	R	R Marquis de Raies	107	0		Non	106
BON_01	GPS	4	38	BONDOUFLE	R	Rue de Villeroy	20	10	Faculté des Métiers	Non	28
BON_02	GPS	5	45	BONDOUFLE	R	Rue C. de Gaulle	12	0		Non	12

#### *Hierarchisation des grandes infrastructures routières communautaires en dépassements de seuils de bruit.*

Il est à noter que ces grandes infrastructures routières ne sont pas hiérarchisées parmi les plus bruyantes, avec des indices agrégés de populations relativement modérés ou faibles.

Les zones à enjeux liées aux grandes infrastructures routières communales (EVR\_08) et communautaires (les autres) sont localisées sur la planche ci-dessous.



**Zones à enjeux des grandes infrastructures routières communales et communautaires.**



En conclusion, 15 zones à enjeux, dont 5 grandes infrastructures, relèvent d'une gestion communautaire ou communale. Parmi elles, les 6 zones listées ci-dessous représentent un enjeu important en terme de population exposée ou correspondent à de grandes infrastructures de transport.

ZE	Gestion	Commune	Route	L <sub>den</sub>	L <sub>n</sub>	Bâti	> seuil	Enjeu	Actions réalisées	Actions programmées	Actions envisageables
MOI_05	Commune	MOISSY-CRAMAYEL	Avenues Jaurès Bur Pasteur	0	897	Habitations collectives et individuelles, plus ou moins récentes	2 dB(A)	Potentiellement <b>moyen</b> et confirmé par l'ancien PPBE Faible au regard d'une CBS douteuse (dépassements L <sub>n</sub> uniquement, faible trafic)	- Avenue J. Jaurès: travaux de requalification de l'avenue par l'EPA en 2014 avec création d'une contre allée, reprise de la couche de roulement, réalisation de deux giratoires, réfection de l'éclairage public et création d'une piste liaison douce Puis en 2019 réalisation d'un plateau surélevé - P.Bur, GPS a repris le plateau surélevé début 2020 ainsi que les abords de cette portion de rue - Avenue Pasteur: rien		Vérifier l'exposition effective Vérifier le cas échéant les isolements de façades. Agir le cas échéant sur le trafic ou protéger en façades.
LIS_03	<b>GPS</b>	LISSES	Rue de Paris	112	0	Maisons plus ou moins anciennes	1 à 3 dB(A)	<b>Réduit</b> (pas de dépassement L <sub>n</sub> , population assez faible)	Réfection récente des couches de roulement	Aucune	Vérifier l'exposition effective. Vérifier le cas échéant les isolements de façades. Agir le cas échéant sur le trafic ou protéger en façades.
BON_01	<b>GPS</b>	BONDOUFLE	Rue de Villeroy	20	10	Maisons plus ou moins anciennes – Ets Faculté des Métiers	1 à 2 dB(A)	<b>Réduit</b> (faible population mais dépassement nocturne et Ets sensible)	Aucune – voirie réfectionnée il y a plusieurs années mais dans un état correct	Aucune	Vérifier l'exposition effective au bruit des habitations et de la Faculté des Métiers.
EVR_08	Commune	EVRY-COURCOUR ONNES	Boulevard Decauville	138	0	Un immeuble récent	négligeable	<b>Faible</b> (bâtiment récent, quasi pas de dépassement)			Vérifier l'exposition effective. Vérifier le cas échéant les isolements de façades..
BON_02	<b>GPS</b>	BONDOUFLE	Rue Charles de Gaulle	12	0	Maisons plus ou moins anciennes	Moins de 1 dB(A)	<b>Faible</b> (peu de population, peu de dépassement)	Réfection récente des couches de roulement entre rue de la Libération et rond-point rue Gutenberg	Reste 1 tronçon entre rond-point rue Gutenberg et rue Gustave Eiffel	Vérifier le cas échéant les isolements de façades existants.
EVR_05	<b>GPS</b>	EVRY-COURCOUR ONNES	Rue du Marquis de Raies	107	0	Un immeuble récent	Moins de 1 dB(A)	<b>Faible ou nul</b> (immeuble récent, faible dépassement)	Réfection récente des couches de roulement. Attention présence de la voie de bus en parallèle de cette voirie communautaire – réfection récente également de la couche de roulement	Reste 1 tronçon angle avenue de l'Amandier	

### Zones à enjeux de gestion communale ou communautaire

### C.1.2.4 Hiérarchisation des routes départementales

Les voies départementales – pour l'Essonne et la Seine-et-Marne – sont répertoriées ci-après, au nombre de 35, dans l'ordre hiérarchique de leur exposition au bruit.

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE Départements	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION en dépassement Lden	POPULATION en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	IA	INDICATION
RIS_03	CD91	1	1	RIS-ORANGIS	R	EX-RN7	1116	652	/	/	Non	2738	
RIS_02	CD91	2	2	RIS-ORANGIS	R	D31 - E. Bonte	836	396	/	/	Non	1283	
COR_03	CD91	3	5	CORBEIL-ESSONNES	R	EX-RN 7	549	0	/	/	Non	728	
EVR_03	CD91	4	6	EVRY-COURCOURONNES	R	D93 - Coquibus	605	0	/	/	Non	603	
COR_08	CD91	5	7	CORBEIL-ESSONNES		D448	195	153	Ecole Le Paradis	/	Non	359	
COR_07	CD91	6	8	CORBEIL-ESSONNES		D446	206	11	/	/	Non	307	
SOI_01	CD91	7	9	SOISY-SUR-SEINE	R	D448	289	0	/	/	Non	288	
EVR_02	CD91	8	13	EVRY-COURCOURONNES	R	D92 - Chps Elysées	206	0	/	/	Non	206	
GRI_02	CD91	9	15	GRIGNY		D310 - 1ere Armée	187	0	Ecole Jean Perrin	/	Non	186	
COR_05	CD91	10	16	CORBEIL-ESSONNES	R	D446 - Av. 8mai 1945	121	67	/	/	COR_06 Av. Maintenant : 5 hab (18 hab.)	184	
LIE_02	CD77	11	18	LIEUSAIN	R	D50 - 8 mai 1945	0	133	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	133	A PRIORI NON PNB

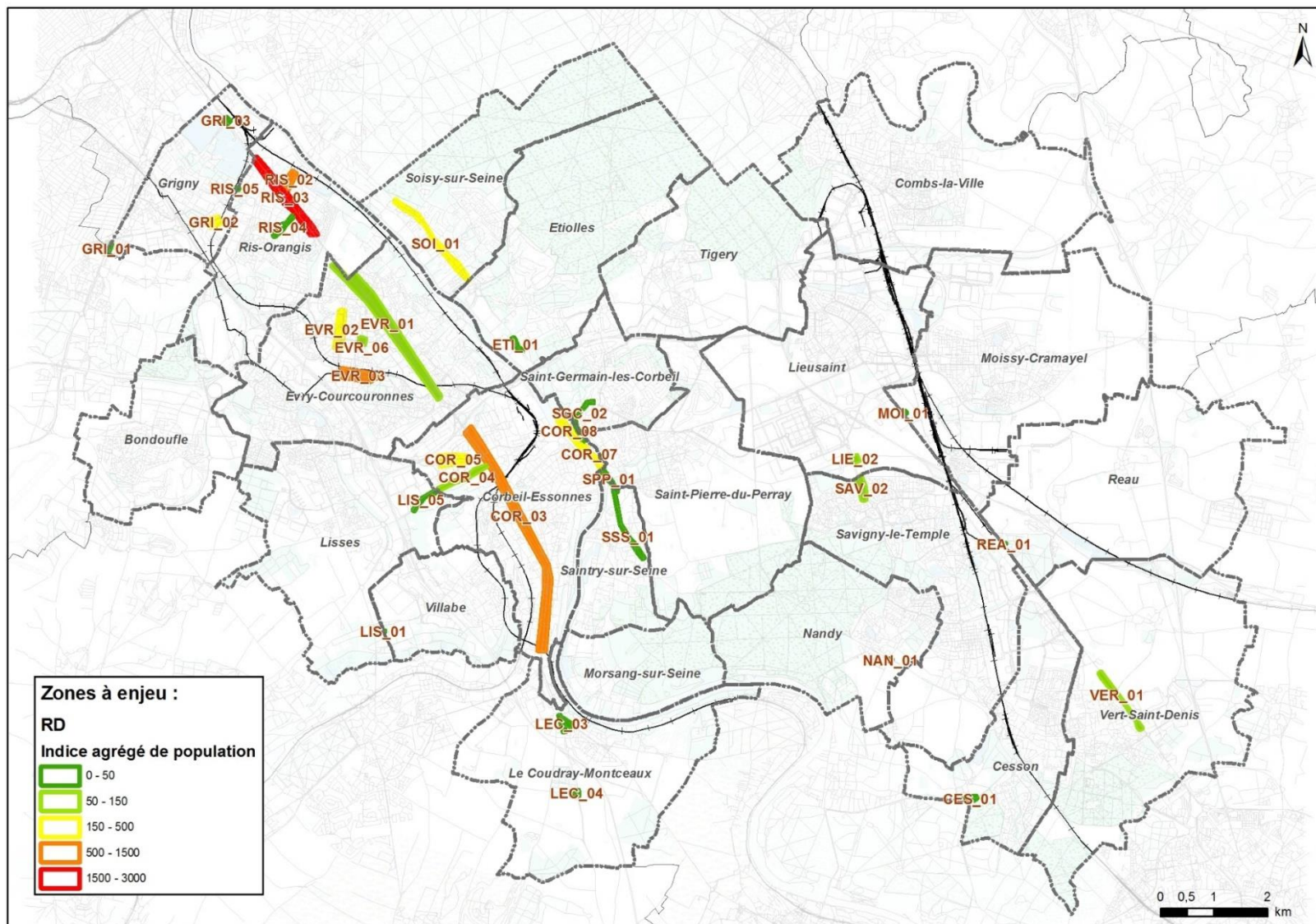
#### Hiérarchisation des voies départementales en dépassements de seuils de bruit (1/3)

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE Départements	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION en dépassement Lden	POPULATION en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	IA	INDICATION
SAV_02	CD77	12	22	SAVIGNY-LE-TEMPLE	R	D50 - 8 mai 1945	0	97	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	97	A PRIORI NON PNB
VER_01	CD77	13	23	VERT-SAINT-DENIS	R	D306	48	0	/	/	Non	92	
EVR_01	CD91	14	24	EVRY-COURCOURONNES	R	EX-RN7	65	0	Lycée Auguste Perret	/	Non	64	
EVR_06	CD91	15	25	EVRY-COURCOURONNES	R	Bd de l'Europe	64	0	/	/	Non	64	
COR_04	CD91	16	26	CORBEIL-ESSONNES	R	D26 Route de Lisses	55	8	/	/	Non	62	
LEC_02	CD91	17	27	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	EX-RN7	51	0	/	/	Non	50	
GRI_01	CD91	18	28	GRIGNY	R	D445	48	0	/	/	Non	48	
SSS_01	CD91	19	29	SAINTRY-SUR-SEINE	R	D446 - Rte Melun	48	0	/	/	Non	48	
LEC_03	CD91	20	31	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	D948 - R Milly Nord	43	0	CMA Les P'tits Loups	/	Non	45	
RIS_04	CD91	21	32	RIS-ORANGIS	R	D31 - Brossolette	43	0	/	/	Non	43	
SPP_01	CD91	22	33	SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	R	D446 - Montgarde	41	0	/	/	Non	41	
CES_01	CD77	23	39	CESSON	R	D82 Grande Rue	27	0	/	/	Non	27	
SGC_02	CD91	24	42	SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	R	D947	17	0	/	/	Non	16	

**Hierarchisation des voies départementales en dépassements de seuils de bruit (2/3)**

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE Départements	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION en dépassement Lden	POPULATION en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	IA	INDICATION
LIS_05	CD91	25	44	LISSES	R	D26 - Rte Corbeil	15	0	/	/	Non	15	
COR_11	CD91	26	47	CORBEIL-ESSONNES	R	D947 - P St Leonard	11	0	/	/	Non	10	
ETI_01	CD91	27	48	ETIOLLES	R	D448 - A. F Soulier	7	2	/	/	Non	9	
NAN_01	CD77	28	49	NANDY	R	D346 - Rte Corbeil	8	0	/	/	Non	8	
LEC_04	CD91	29	50	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	D948 - R Milly Sud	8	0	/	/	Non	7	
GRI_03	CD91	31	55	GRIGNY	R	EX-RN7	2	2	/	/	Non	4	
LIS_04	CD91	31	57	LISSES	R	RPT Bois Chaland	4	0	/	/	Non	3	
REA_01	CD77	32	58	REAU	R	D306	3	0	/	/	Non	2	
RIS_05	CD91	33	59	RIS-ORANGIS	R	D310 - 1ere Armée	3	0	/	/	Non	2	
LIS_01	CD91	34	60	LISSES	R	D953	2	0	/	/	Non	1	
MOI_01	CD77	35	61	MOISSY-CRAMAYEL	R	D306	0	1	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	1	A PRIORI NON PNB

**Hierarchisation des voies départementales en dépassements de seuils de bruit (3/3)**



Zones à enjeu des routes départementales hiérarchisées selon l'indice agrégé de population exposée.

Les Conseils Départementaux (77 et 91), en tant que gestionnaires de la plupart des voies routières concernées par des dépassements de seuil de bruit, proposent leur propre plan d'actions via leur PPBE « grandes infrastructures ».

Au regard de la hiérarchisation des zones à enjeux de gestion départementales, le Conseil Départemental de l'**Essonne** indique qu'il pilote depuis 2010, en étroite collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires institutionnels et territoriaux, l'élaboration du Schéma de référence pour la requalification urbaine et économique de la RN 7 autour d'une liaison en transport en commun entre les pôles d'Evry-Courcouronnes/Corbeil-Essonnes et d'Orly (en cours d'étude).

Ses actions prioritaires vont par ailleurs porter sur les voies suivantes :

**Dispositif concernant le traitement des zones prioritaires hors RN7 et RN20**

Communes	Zones de conflit	Total
Ris-Orangis	RD 31	1 site
Etiolles	RD 448	1 site
Corbeil-Essonnes	D446 (2 sites), D448 (1 site)	3 sites

**Dispositif concernant le traitement des zones prioritaires des RN7 et RN20**

Communes	RN7	RN20
Ris-Orangis	3 sites	
Corbeil-Essonnes	2 sites	

**Zones prioritaires du PPBE du Département de l'Essonne.**

Concernant la situation dans le département de **Seine-et-Marne** :

Vis-à-vis des dépassements de seuils de bruit routier  $L_{den}$  :

- Sur la RD 306 à Vert-Saint-Denis quelques bâtiments sont en situation de dépassement de seuil, la destination de ces bâtiments n'est pas connue.
- Pour la RD 82 à Cesson, il y a aurait un bâtiment en dépassement.
- Aucun bâtiment n'apparaît en dépassement de seuil sur la RD 306 Réau.
- Aucun dépassement n'est mis en évidence sur les autres zones identifiées.

Vis-à-vis des dépassements de seuils de bruit routier  $L_n$  :

- Il n'y a pas de dépassement sur les trois secteurs désignés, c'est-à-dire, ni sur la RD 306 à Moissy-Cramayel, ni sur la RD 50 à Lieusaint et Savigny-Le-Temple.

Le Conseil Départemental de **Seine-et-Marne** confirme qu'il n'y a a priori aucun Point Noir du Bruit (PNB) sur la partie seine-et-marnaise du territoire de GPS.

À sa connaissance, aucune action pour la réduction de bruit n'est programmée sur ces sections de voies dans les 5 prochaines années. Toutefois, le Département lance en début d'année 2021 la révision de son PPBE pour les axes du réseau routier de plus de 3 millions de véhicules par an.

### C.1.2.5 Hiérarchisation des voies nationales

Les voies nationales, routes et voies ferrées, sont répertoriées ci-après au nombre de 13, dans l'ordre hiérarchique de leur exposition au bruit.

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE Etat	HIERARCHIE globale	COMMUNE	SOURCE (R: route; F: voie ferrée)	INFRASTRUCTURE	POPULATION en dépassement Lden	POPULATION en dépassement Ln	ETABLISSEMENT SENSIBLE	OBSERVATION	MULTI-DEPASSEMENT	IA	INDICATION	ACTIONS POSSIBLES
COM_01	SNCF	1	4	COMBS-LA-VILLE	F	Voie ferrée	351	389	/	/	Non	761		Consultation du gestionnaire
COR_01	SNCF	2	10	CORBEIL-ESSONNES	F	Voie ferrée	158	220	/	/	Non	248		
RIS_01	SNCF	3	11	RIS-ORANGIS	F	Voie ferrée	34	193	/	/	Non	230		
CES_02	SNCF	4	12	CESSON	F	Voie ferrée	75	141	/	/	Non	225		
EVR_04	Etat	5	14	EVRY-COURCOURONNES	R	N104 - A6	188	0	/	/	Non	187		
SAV_01	SNCF	6	30	SAVIGNY-LE-TEMPLE	F	Voie ferrée	13	34	CMP Leloup	/	Non	46		
VIL_01	Etat	7	35	VILLABE	R	A6	37	0	Collège Rosa Parks	Ets en dépassement Ln	Voies locales	36		
LEC_01	Etat	8	40	LE COUDRAY-MONCEAUX	R	A6	15	13	/	/	Non	25		
SGC_01	Etat	9	41	SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	R	N104	22	0	/	/	Non	22		
TIG_01	Etat	10	43	TIGERY	R	N104 - N6	13	4	/	/	Non	16		
VIL_03	SNCF	11	51	VILLABE	F	Voie ferrée	4	4			Non	6		
MOI_02	APRR	12	62	MOISSY-CRAMAYEL	R	A5A	0	1	/	Pas de dépassement visible sur CBS	Non	1	A PRIORI NON PNB	
COR_02	Etat	13	63	CORBEIL-ESSONNES	R	RN 104	0	0	Centre Hospitalier Sud Francilien	/	Non	0		

**Hiérarchisation des voies nationales– routières (R) et ferroviaires (F) - en dépassements de seuils de bruit.**

Pour les voies ferrées, SNCF-Réseau indique, concernant les actions actuellement en cours, et en particulier le programme de résorption des points noirs du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades (programme financé par l'ADEME à 80% et SNCF à 20%), que la commune de Savigny le Temple n'a pas été retenue car il s'agit d'une commune isolée s'intégrant difficilement dans une logique de ligne ferroviaire ou de secteur géographique.

Néanmoins pour ses actions à venir, SNCF-Réseau échange actuellement avec ses partenaires financiers (Etat et Région) pour réaliser des études acoustiques fines en Ile de France, dont le périmètre intègre les communes de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart. Ces études permettront d'actualiser le décompte des points noirs du bruit ferroviaire, puis de réaliser un programme d'action de réduction du bruit ferroviaire.

## C.2 ZONES DE CALME

---

Les zones calmes potentielles ont été listées par les communes dans les questionnaires et sont synthétisées dans le tableau qui suit.

Les zones déjà établies et identifiées clairement dans les anciens PPBE y sont reprises et sont indiquées.



Commune	Nouvelles ou non	Nombre	Zones de calmes proposées en 2020	Zones de calmes identifiées dans le cadre des anciens PPBE
Bondoufle	/	2	/	Parc des 3 Parts Parc J. Jacquet
Cesson	/	3	1) Parc avenue de la Zibeline 2) Jardin sous le vent rue du Moulin à Vent 3) Réserve naturelle du Follet	/
Combs-la-Ville	/	17	/	Plateau d'Egrenay Forêt domaniale de Sénart Clairière aux Ecureuils - Bois de la Couture Parc des Bords de l'Yerres Bois l'Evêque Parc Central Parc Arthur Chaussy Parc des Etoiles Bréau Mail des Princes Parc de la Borne Blanche Parc de la Clavière Parc de Chatillon Parc de la Tour d'Aléron Parc de l'Abreuvoir Espace vert de la rue d'Icare Butte de la Francilienne
Corbeil-Essonnes		5	1) Le Bas Coudray & Pressoir-Prompt 2) Robinson 3) Centre Essonnes en partie 4) Moulin Gallant 5) Centre-ville en partie	
Etiolles	/	/	/	/
Evry-Courcouronnes		6	Parc du Lac Parcours sportif et parapente Berges de Seine Parc des Coquibus Parc des Tourelles Parc Henri Fabre (coulée verte)	
Grigny	/	3	/	Coteaux des Lacs Lacs de l'Essonne Bois de l'Arbalète
Le Coudray-Montceaux	Oui	2	1) Les Berges de Seine 2) Bois "la Belle Gabrielle"	
Liesaint	/	12	/	Allées d'Ormoys Plaine Verte Jardin de la Méridienne Parc de la Maille Pelouse Jules Ferry Mail des Pépinières Parc Omnisports Chemins de l'Arpenteur et du Flaneur Chemins du nez au vent et de la tête en l'air Allées de l'Histoire et de l'Avenir Bassins du Levant Mail du Carré

Zones de calme proposées par les communes et zones identifiées lors des précédents PPBE (1/3).

Commune	Nouvelles ou non	Nombre	Zones de calmes proposées en 2020	Zones de calmes identifiées dans le cadre des anciens PPBE
Lisses	/	2	/	Bois des Folies Parc L. De Vinci
Moissy-Cramayel	Ancien PPBE et compléments	12	Bois des Brossettes Parc urbain Maillettes Bassin du Rû des Hauldres Butte Francilienne Parc des Marronniers Parc de Jatteau Bassin du Noyer Perrot Plaine du Noyer Perrot Parc de la Plaine des Jeux Parc Omnisport - Parc du Centre Parc de l'Arboretum ( parcours de santé et arboretum) Ferme urbaine	/
Morsangs-sur-Seine	/	/	/	/
Nandy	/	12	/	Fôret de Rougeau Bois du mail du Château Pavillon Royal Boucles de Seine et Ru de Balory Côteau de Seine Mai I du Château Chemin de la Mare à l'Epinette Chemins - Bassins Planta & Moisson Parc de la Folie Promenade du parc du Château Les Sablonnières Plaine des Sports
Réau	/	9	/	Bois Lemièr Lieu-dit « La Coquerie » Lieu-dit « Le Cimetière aux Vaches » Lieu-dit « La Mare aux Prêtres » Lieu-dit « La Grande Pièce de Viercy » Lieu-dit « Ancien Parc d'Eprune » Lieu-dit « Pièce du Marchais Charlet » Lieu-dit « Prés Fossés » Lieu-dit « Les Carons »
Ris-Orangis	/	1	/	Berges de Seine
Saint-Germain-lès-Corbeil	/	/	/	/

Zones de calme proposées par les communes et zones identifiées lors des précédents PPBE (2/3).

Commune	Nouvelles ou non	Nombre	Zones de calmes proposées en 2020	Zones de calmes identifiées dans le cadre des anciens PPBE
Saint-Pierre-du-Perray	/	/	/	/
Saintry-sur-Seine	/	/	/	/
Savigny-le-Temple	/	16	/	Plateau de Montbréau Bois d'Arqueil Forêt de Rougeau Bassins du Coulevrain Domaine de la Grange - La Prévôté Parc Omnisports et parc urbain Espace vert du Rougeau Parc des Tourailles Bassins des Sablonnières Parc du Plessis-le-Roi Coulée verte - Rue de Savigny Trame verte du Mont-Blanc Parc de Plessis-la-Forêt Ecomusée Place des Charmes Bassin Pierre et Marie Curie Etang de Savigny
Soisy-sur-Seine	/	/	/	/
Tigery	/	/	/	/
Vert-Saint-Denis	Compléments à l'ancien PPBE	7	Parc la Butte du Luet, Parc du Vallon, Bois de la Tour/ Bois de Bréviande, Terrain du Cheval, Clos Pasteur, Espace central Ferme des Arts, Bois Champs Grillon	/
Villabé	/	/	/	Cirque de l'Essonne Les Brettes

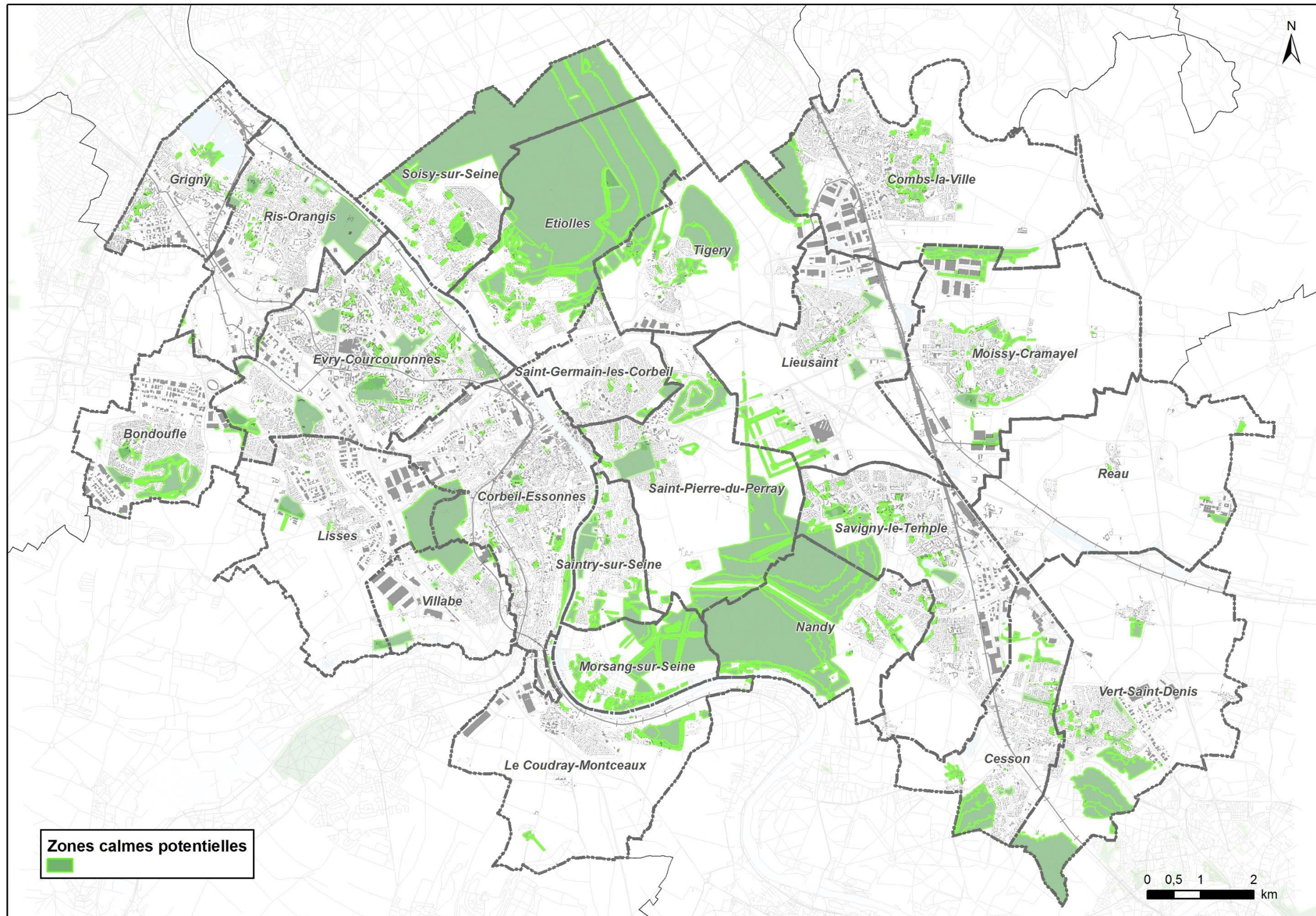
*Zones de calme proposées par les communes et zones identifiées lors des précédents PPBE (3/3).*

Une cartographie de zones de calme potentielles a été élaborée sur la base de :

- la conservation des zones déjà retenues dans les anciens PPBE

- l'ajout de nouvelles zones sur l'ensemble du territoire selon les critères suivants :

- ✓ Zone exposée à un niveau de bruit - conformément à la CBS – inférieur à  $L_{den} 55$  dB(A).
- ✓ Zone de parc ou jardin public, de surface supérieure à un demi-hectare, accessible à tous, bénéficiant d'un entretien de la part des gestionnaires (communes et communauté d'agglomération).



Zones de calme possibles : parcs et forêts de moindre exposition au bruit (zones en complément de la liste des anciens PPBE).

### C.3 BRUIT DES AVIONS

---

L'absence de zone à enjeux, au sens réglementaire du terme, n'empêche pas la Collectivité de mettre en place des actions spécifiques vis-à-vis de cette source de bruit.

Des actions relatives aux bruits des avions ont déjà engagées, elles seront poursuivies.

Ainsi, lors de l'approbation des cartes stratégiques de bruit, les élus de l'agglomération ont tenu à contester le décalage flagrant entre la méthodologie réglementaire d'élaboration de ces cartes, indiquant que le territoire n'est pas concerné par une exposition au bruit aérien, et le vécu des habitants qui subissent les nuisances liées aux avions.

Par ailleurs, les élus de Grand Paris Sud avaient déjà exprimé leur volonté de réduire les nuisances aériennes pour les populations en votant, le 13 septembre 2016, une motion pour s'opposer au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly (motion jointe en *Annexe 2*). A cette occasion, les élus avaient demandé l'intégration et la représentation du territoire de Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC et notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.

Cette position a été confortée par l'adhésion de Grand Paris Sud, en 2019, à l'association Prisalt, qui œuvre pour la mise en place d'une procédure alternative d'envol des avions.

Enfin, dans le cadre de la révision du PPBE d'Orly, les élus de Grand Paris Sud et de ses communes ont eu l'occasion, à travers une motion votée le 9 février 2021, de réaffirmer leur opposition à un transfert de nuisances par une modification des trajectoires et d'appeler à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs du territoire (motion jointe en *Annexe 2*).

## D PLAN D' ACTIONS

### D.1 OBJECTIFS DU PLAN D' ACTIONS DE PPBE

Comme indiqué précédemment dans le contexte de l'étude, un PPBE est lié à une politique transversale et vient nourrir d'autres politiques pour les orienter vers une amélioration du cadre de vie et une protection de la santé des populations du territoire. Cependant, cette politique de réduction des nuisances sonores peut aussi être « autoportée » et proposer des actions propres sans lien direct avec les autres politiques existantes.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont étudiés dans un PPBE :

- la réduction des niveaux de bruit existants (actions correctives)
- la prévention des effets du bruit (actions préventives)

Rappelons que le PPBE n'est pas un document opposable au niveau du droit, notamment en termes d'urbanisme, contrairement au classement sonore des infrastructures de transport, mais en élaborant et validant son plan d'actions, la collectivité s'engage à le respecter autant que possible pour les cinq prochaines années, jusqu'à réévaluation et ajustement de son nouveau plan de prévention du bruit dans l'environnement.

## D.2 PROGRAMME D’ACTIONS

Le programme d’action s’articule autour de trois grands axes principaux présentés dans le tableau ci-dessous. Les actions associées y sont listées également et définies plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

Axe	Objectif	Action
<b>Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores</b>	<b>Réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires</b>	<b>Action 1.1</b> – Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées (bruit routier et bruit ferré)
		<b>Action 1.2</b> – Optimiser/réduire les déplacements
		<b>Action 1.3</b> – Développer la pratique du vélo et des modes doux
	<b>Renforcer l'isolement acoustique des logements</b>	<b>Action 1.4</b> –Favoriser l'intégration de l'acoustique dans les projets de rénovation des logements
	<b>Protéger les riverains de toute source sonore, dont les avions</b>	<b>Action 1.5</b> – Intégrer l'acoustique dans les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain
		<b>Action 1.6</b> – Assurer une vigilance sur le bruit des avions
<b>Axe 2 : Identifier et préserver des zones de calme</b>	<b>Créer et valoriser des espaces publics de qualité sonore et de ressourcement</b>	<b>Action 2.1</b> – Identifier les zones de calme
		<b>Action 2.2</b> – Communiquer autour des zones de calme
<b>Axe 3 : Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance</b>	<b>Assurer un suivi et la communication sur les actions mises en œuvre</b>	<b>Action 3.1</b> – Mettre en place une cellule de suivi
		<b>Action 3.2</b> – Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud
	<b>Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore</b>	<b>Action 3.3</b> – Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes
	<b>Soutien technique acoustique</b>	<b>Action 3.4</b> – Poursuivre le partenariat avec Bruitparif

*Actions programmées par GPS.*

## D.2.1 Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores à la source

### D.2.1.1 Action 1.1 – Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées (bruit routier et bruit ferré)

Les actions correctives concernent les infrastructures de transports présentes sur le territoire de Grand Paris Sud ; l'Annexe 3 du présent document synthétise dans des « fiches action » par zone à enjeu prioritaire, le diagnostic de la voie concernée.

Action n° 1.1	Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées
<b>Sources sonores</b>	Infrastructures routières et voies ferrées
<b>Objectifs</b>	<p>Cette action consistera à engager ou inciter à engager, par les gestionnaires concernés, des études puis, le cas échéant, des actions en vue de réduire les bruits émis par les routes et voies ferrées des zones à enjeux, notamment parmi les plus bruyantes identifiées.</p> <p>L'objectif est également d'inciter à une prise en compte, le plus en amont possible, du bruit dans les projets d'infrastructures de transport.</p>
<b>Description</b>	<p>Grand Paris Sud engagera un travail avec les Conseils départementaux, les communes et SNCF Réseaux pour envisager la mise en place d'actions de réduction de bruit au niveau des zones à enjeux (dépassements de seuils) inventoriés dans le présent PPBE.</p> <p>Pour les voies de gestion communale ou communautaire, ce travail se focalisera sur les zones pour lesquelles il y a un enjeu en terme de population exposée ou qui correspondent à de grandes infrastructures.</p> <p>Ces zones à enjeux prioritaires font l'objet de fiches techniques présentées en annexe 3, rappelant le diagnostic et proposant des typologies d'actions localisées.</p> <p>D'une manière générale, l'influence acoustique des aménagements éventuels devra être prise en compte, en gardant à l'idée qu'une circulation fluide et lente est le meilleur garant d'une émission sonore limitée.</p> <p>Il faut intégrer aux actions en faveur de la réduction des nuisances sonores, la poursuite des travaux réalisés par l'agglomération et les communes en faveur de renouvellements de revêtements de chaussée et d'aménagements en vue de réduire la vitesse et permettre une fluidification du trafic.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud et les communes
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), services Voirie
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à la réalisation d'étude et d'aménagements par les différents gestionnaires d'infrastructures
<b>Partenaires impliqués</b>	Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, SNCF-Réseau, DRIEA/DIRIF, APRR, Communes, Bruitparif, bureaux d'études
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Réduction de la population exposée en dépassement de seuil de bruit routier
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de réunions avec les gestionnaires</li> <li>- Nombre de zones à enjeux étudiées par les gestionnaires</li> <li>- Nombre de zones traitées ou aménagements spécifiques réalisés par les gestionnaires</li> </ul>



### D.2.1.2 Action 1.2 – Optimiser/réduire les déplacements

Action n° 1.2	Optimiser/réduire les déplacements
<b>Sources sonores</b>	Infrastructures routières et véhicules bruyants
<b>Objectifs</b>	Réduire les nuisances sonores liées au trafic routier en réduisant l'utilisation des véhicules particuliers et notamment des plus bruyants, en favorisant des circulations fluides et moins bruyantes.
<b>Description</b>	<p>L'action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>♦ poursuivre le développement des transports en commun (T Zen 2 et T-Zen 1, Tram 12 Express, etc.),</li> <li>♦ informer de manière plus conséquente en faveur de leur usage et de celui du covoiturage,</li> <li>♦ encourager l'utilisation de véhicules moins bruyants ou de véhicules électriques (véhicules des particuliers, flottes des entreprises, parc automobile des collectivités, bennes de collecte des déchets,...),</li> <li>♦ faciliter et accompagner la conversion des flottes des réseaux bus du territoire</li> <li>♦ optimiser les flux de véhicules des particuliers aux heures de pointe ou bien ceux des véhicules de collecte de déchets</li> </ul> <p>D'une manière générale, Grand Paris Sud travaillera de concert avec les gestionnaires et grandes entreprises vis-à-vis de leurs PMIE.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction transports et mobilités, direction des déchets, direction du développement économique
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à l'achat de véhicules moins bruyants dans le cadre du renouvellement de la flotte de véhicules de Grand Paris Sud
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, grandes entreprises, opérateurs de transports, IDF Mobilités
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Réduction du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Etudes et réalisations : plans de déplacements, déploiement et renforcement de lignes de transports en commun, autres</li> <li>- Evolution des flottes de véhicules, achats de véhicules moins bruyants</li> <li>- Nombre de PMIE en cours ou instaurés</li> </ul>

### D.2.1.3 Action 1.3 – Développer la pratique du vélo et des modes doux

Action n° 1.3	Développer la pratique du vélo et des modes doux
<b>Sources sonores</b>	Modes de circulations douces au lieu de circulations motorisées
<b>Objectifs</b>	Diminuer l'utilisation des véhicules particuliers
<b>Description</b>	Grand Paris Sud a adopté un Plan Vélo qui vise à développer le vélo au quotidien en se dotant d'un programme d'actions à l'échelle du territoire. Ce document-cadre comprend une stratégie déployée sur 6 ans, permettant de sécuriser et d'encourager les déplacements des cyclistes en intégrant une réflexion globale sur le maillage des aménagements, le développement de services liés au vélo, la promotion de la pratique cyclable et l'instauration d'une culture vélo sur le territoire.
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), Direction Transports et mobilités
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à la mise en œuvre du Plan vélo
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Réduction du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
<b>Indicateur de suivi</b>	- Kilomètres de pistes cyclables - Nombre de stationnements vélo

### D.2.1.4 Action 1.4 – Favoriser l'intégration de l'acoustique dans les projets de rénovation des logements

Action n° 1.4	Favoriser l'intégration de l'acoustique dans les projets de rénovation des logements
<b>Sources sonores</b>	Bruits de transports terrestres et aériens
<b>Objectifs</b>	Inciter à la prise en compte de l'acoustique dans le cadre des projets de rénovation des logements, plus particulièrement lors des projets de rénovation énergétique.
<b>Description</b>	<p>Dans le cadre de son Programme Local de l'Habitat (PLH), en cours d'élaboration Grand Paris Sud va fixer des objectifs de rénovation énergétique des logements existants et proposer des actions pour inciter et accompagner ces projets de rénovation.</p> <p>De même, la problématique acoustique est à prendre en compte dans les projets de renouvellement urbain.</p> <p>Par ailleurs et en complément, l'Agence Locale de l'Energie et du Climat (ALEC) Sud Parisienne œuvre sur le territoire pour accompagner et conseiller les porteurs de projet de rénovation de logement (particuliers, copropriétés).</p> <p>L'objectif de la présente action est d'intégrer la dimension acoustique à ces projets, dans les conseils délivrés par l'ALEC mais également dans les dispositifs d'aides que pourra apporter Grand Paris Sud dans le cadre de la mise en œuvre du PLH (aides financières pour des études acoustiques,...).</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction de l'Habitat et du logement, direction du Renouvellement urbain
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Subvention accordée à l'ALEC Sud, budget alloué aux futures actions du PLH
<b>Partenaires impliqués</b>	ALEC Sud Parisienne, communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne. Bruitparif
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Meilleure isolation des logements, à la fois thermique et acoustique. Economie d'énergie
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Logements traités en complément acoustiquement</li> <li>- Aides financières accordées par Grand Paris Sud</li> <li>- Informations communiquées sur le sujet</li> </ul>

### D.2.1.5 Action 1.5 – Intégrer de l’acoustique dans les questions d’urbanisme et d’aménagement urbain

Action n° 1.5	Intégrer l’acoustique dans les questions d’urbanisme et d’aménagement urbain
<b>Sources sonores</b>	Toute source de bruit de l’environnement
<b>Objectifs</b>	Réduire et optimiser l’exposition au bruit dans le cadre des constructions nouvelles L’intégration de l’acoustique dès la conception d’un aménagement et a fortiori dans les documents d’urbanisme, permet de limiter l’impact du bruit dans l’environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection ou de réduction des nuisances.
<b>Description</b>	<p>Cette action s’inscrit dans la démarche engagée par Grand Paris Sud pour élaborer un référentiel d’aménagement et de construction durables. Ce document intégrera la problématique acoustique et comprendra des recommandations en matière de réduction des nuisances sonores.</p> <p>Un cahier prescriptions pourra être élaboré, comprenant des éléments de pédagogie sur le bruit, des extraits des cartes de bruit, des explications sur les réglementations en vigueur, des conseils sous forme d’exemples et de contre-exemples...).</p> <p>La réalisation d’études acoustiques en amont des projets d’urbanisation pourra être impulsée par Grand Paris Sud auprès des aménageurs pour les zones bruyantes ou définies comme calme via notamment les outils cartographiques.</p> <p>De même, la problématique acoustique est à prendre en compte dans les projets de renouvellement urbain.</p> <p>En parallèle et complément, Grand Paris Sud s’attachera à sensibiliser les services d’Urbanisme des communes, sur la base du cahier des prescriptions en matière d’acoustique.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction de l’Aménagement et de l’urbanisme réglementaire, direction de la Prospective et observation territoriale, direction du Renouvellement urbain
<b>Echéance</b>	Elaboration et mise en œuvre d’un référentiel d’aménagement et de construction durables : d’ici fin 2022. Incitation des aménageurs et des communes à la prise en compte de l’acoustique : tout au long du PPBE.
<b>Budget</b>	Coûts liés à l’AMO pour l’accompagnement à l’élaboration du référentiel d’aménagement et de construction durables
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes, aménageurs, promoteurs Bruitparif
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Réduction du bruit et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Référentiel élaboré et diffusé (oui/non)</li> <li>- Nombre d’études acoustiques réalisées</li> <li>- Informations des services urbanisme des communes</li> <li>- Nombre de PLU intégrant la problématique acoustique</li> </ul>

### D.2.1.6 Action 1.6 – Vigilance sur le bruit aérien

Action n° 1.6	Vigilance sur le bruit aérien
<b>Sources sonores</b>	Réduction des nuisances sonores aériennes (aéroports d'Orly et de Villaroche)
<b>Objectifs</b>	Réduire l'exposition au bruit des aéronefs lié aux aéroports d'Orly et de Villaroche
<b>Contexte</b>	<p>Les élus de Grand Paris Sud ont déjà eu l'occasion de s'engager en faveur d'une meilleure prise en compte des nuisances liées au bruit aérien. Ainsi, lors de l'approbation des cartes stratégiques de bruit, les élus de l'agglomération ont tenu à contester le décalage flagrant entre la méthodologie réglementaire d'élaboration de ces cartes, indiquant que le territoire n'est pas concerné par une exposition au bruit aérien, et le vécu des habitants qui subissent les nuisances liées aux avions.</p> <p>Par ailleurs, les élus de Grand Paris Sud avaient déjà exprimé en 2016 leur volonté de réduire les nuisances aériennes pour les populations en s'opposant au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly. A cette occasion, les élus avaient demandé l'intégration et la représentation du territoire de Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC et notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.</p> <p>Cette position a été confortée par l'adhésion de Grand Paris Sud, en 2019, à l'association Prisalt, qui œuvre pour la mise en place d'une procédure alternative d'envol des avions.</p> <p>Enfin, dans le cadre de la révision du PPBE d'Orly, les élus de Grand Paris et de ses communes ont eu l'occasion de réaffirmer leur opposition à un transfert de nuisances par une modification des trajectoires et d'appeler à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs du territoire.</p>
<b>Description</b>	<p>Grand Paris Sud va poursuivre ses démarches en faveur de la réduction des nuisances liées au bruit des avions ressenties par les habitants du territoire.</p> <p>Des échanges spécifiques pourront être menés avec Bruitparif, pour assurer une veille technique et réglementaire sur ce sujet.</p> <p>Une réflexion pourra être engagée afin d'être en mesure d'objectiver l'impact du bruit aérien sur le territoire de Grand Paris Sud (choix d'indicateurs, mesures,...).</p> <p>La demande d'intégration d'élus représentant Grand Paris Sud au sein de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pourra être réitérée. La CCE est consultée pour toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur les zones impactées par les nuisances sonores.</p> <p>Présidées et convoquées par le préfet, elles sont composées de trois collèges égaux : des représentants des professions aéronautiques, des représentants des collectivités concernées par le bruit de l'aérodrome et des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1)
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	
<b>Partenaires impliqués</b>	Préfecture, ADP, DGAC, communes, associations.... Bruitparif Association Prisalt
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Réduction du bruit des aéronefs
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adhésions aux associations de protection contre le bruit aérien</li> <li>- Participation et actions CCE</li> <li>- Etudes spécifiques réalisées</li> <li>- Informations sur le sujet</li> </ul>

## D.2.2 Axe 2 – Identifier et préserver des zones de calme

### D.2.2.1 Action 2.1 – Identifier les zones de calme

Action n° 2.1	Identifier les zones de calme
<b>Sources sonores</b>	Zones de ressourcement
<b>Objectifs</b>	Procurer des zones de ressourcement, dites zones calmes, à la population
<b>Description</b>	<p>Sur la base des zones identifiées et figurées dans la partie consacrées aux zones de calme, un travail sera engagé en lien étroit avec les communes en vue de caractériser les zones de calme (désignation d'autres critères internes, lancement d'études spécifiques acoustiques, de perception, fonctionnelles / environnementales, enquêtes, etc...).</p> <p>Une présentation finale et complète des zones de calme sera proposée aux communes afin d'en valider définitivement la liste. .</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1)
<b>Echéance</b>	
<b>Budget</b>	
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes. Bruitparif, aménageurs, Conservatoires des Espaces Naturels Sensibles, AEV
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Préservation ou création de zones de calme
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Liste de zones de calme</li> <li>- Surfaces des zones de calme</li> </ul>

### D.2.2.2 Action 2.2 – Communiquer autour des zones de calme

Action n° 2.2	Communiquer autour des zones de calme
<b>Sources sonores</b>	Zones de ressourcement
<b>Objectifs</b>	Faire connaître et inviter la population au respect du calme dans les zones désignées en Action 2.1
<b>Description</b>	<p>Dans le cadre d'un groupe de travail, les modalités de suivi des zones de calme seront déterminées, idéalement en réalisant un état initial acoustique, en contrôlant le respect des niveaux sonores futurs en fonction des aménagements programmés aux abords ou sur les zones concernées.</p> <p>Une attention particulière pourra être apportée au choix des matériels et engins utilisés pour la gestion des espaces, de manière à limiter les nuisances sonores. Les gestionnaires feront la promotion de ces zones de calme auprès du public et informe sur leur action.</p> <p>Une signalétique spécifique pourra être mise en place par les gestionnaires des espaces en question, notamment pour inviter au respect du calme dans ces zones.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud et les communes
<b>Direction, services concernés</b>	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction de la gestion des espaces publics de Grand Paris Sud, directions ou services espaces verts des communes
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à la signalisation/Information
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Information et préservation des zones de calme
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Signalisations mises en place</li> <li>- Informations publiées</li> </ul>

## D.2.3 Axe 3 – Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance

### D.2.3.1 Action 3.1 – Mettre en place une cellule de suivi

Action 3.1	Mettre en place une cellule de suivi
<b>Sources sonores</b>	Toute source de bruit de l'environnement
<b>Objectifs</b>	Assurer le suivi de la mise en œuvre des actions de PPBE
<b>Description</b>	<p>Grand Paris Sud désigne un référent chargé du suivi de la mise en œuvre des actions de PPBE.</p> <p>Il réunira régulièrement les partenaires pour dresser le bilan de ces actions et évaluer leur bénéfice.</p> <p>Il contribue également à la mise en œuvre des actions en accompagnant les directions concernées.</p>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Direction de la Transition écologique
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, SNCF-Réseaux, DRIEA/DIRIF, Bruitparif
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Effets attendus de l'ensemble des actions de PPBE
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre de réunions</li> <li>- Bilans des indicateurs de l'ensemble des actions de PPBE</li> </ul>



### D.2.3.2 Action 3.2 – Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud

Action 3.2	Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud
<b>Sources sonores</b>	Toute source de bruit de l'environnement
<b>Objectifs</b>	Informers les habitants sur le bruit et sur la mise en œuvre du PPBE
<b>Description</b>	<p>Le site web de Grand Paris Sud sera utilisé pour la diffusion de l'information relative aux problématiques de bruit.            Cette page, accessible le plus directement possible depuis la page d'accueil, comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les informations relatives aux CSB et au PPBE</li> <li>- La carte des zones de calme du territoire</li> <li>- Une valorisation des actions menées par Grand Paris Sud</li> <li>- Un lien vers une adresse mail permettant aux visiteurs de questionner ou apporter une remarque à l'agglomération.</li> <li>- Des liens vers ressources bibliographiques</li> <li>- Des actualités, notamment en lien avec celles publiées par Bruitparif</li> </ul>
<b>Pilote</b>	GPS
<b>Direction, services concernés</b>	Communication
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	
<b>Partenaires impliqués</b>	Tout acteur du PPBE potentiellement.
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Effets sur la prévention contre le bruit
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mise en œuvre d'une information spécifique sur le site web de Grand Paris Sud</li> <li>- Nombre d'actualités mises en ligne</li> <li>- Questions et réponses apportées sur le sujet Bruit</li> </ul>

### D.2.3.3 Action 3.3 – Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes

Action 3.3	Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes
<b>Sources sonores</b>	Toute source de bruit de l'environnement
<b>Objectifs</b>	Sensibiliser les acteurs du territoire à la prévention et la réduction de bruit Mettre en place une culture commune sur le bruit pour une meilleure compréhension et donc l'acceptation des aménagements réalisés par les habitants, et in fine de prévenir l'apparition de nouvelles nuisances sonores.
<b>Description</b>	Des sessions d'information, voire de formation à l'acoustique en générale et plus particulièrement aux bruits dans l'environnement et dans les bâtiments, seront organisées, à l'attention que les techniciens en charge des questions d'aménagement et d'urbanisme ainsi que de la gestion des espaces publics...Les élus communautaires et communaux référents seront conviés.  Des sujets variés pourront être abordés par exemple : <ul style="list-style-type: none"> <li>- bruits dans l'environnement et propagation,</li> <li>- bruits routiers et ferroviaires, possibilités de réduction de bruit,</li> <li>- acoustique du bâtiment et urbanisme (constructions HQE, concevoir un éco-quartier</li> <li>- bruits de voisinage,</li> <li>- réglementations acoustiques,</li> <li>- etc.</li> </ul>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Toutes
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à l'intervention de formateurs
<b>Partenaires impliqués</b>	Communes éventuellement. Bruitparif
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Prévention vis-à-vis des effets du bruit
<b>Indicateur de suivi</b>	- Nombre formations organisées - Nombre de personnes formées

### D.2.3.4 Action 3.4 – Poursuivre le partenariat avec Bruitparif

Action 3.4	Poursuivre le partenariat avec Bruitparif
<b>Sources sonores</b>	Toute source de bruit de l'environnement
<b>Objectifs</b>	Apporter une expertise et une veille pour une bonne compréhension des problématiques acoustiques et une mise en œuvre efficace des actions du PPBE
<b>Contexte</b>	L'équipe de Bruitparif porte trois missions principales : <ul style="list-style-type: none"> <li>· Mesurer et évaluer l'environnement sonore en Ile-de-France.</li> <li>· Accompagner les politiques publiques.</li> <li>· Sensibiliser les Franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore.</li> </ul>
<b>Description</b>	Le partenariat, via une adhésion de Grand Paris Sud à l'association, permettra : <ul style="list-style-type: none"> <li>- la participation de Bruitparif aux réunions organisée par Grand Paris Sud</li> <li>- une participation de Grand Paris Sud aux ateliers pédagogiques organisés par l'association</li> <li>- de bénéficier d'une expertise et d'une veille technique et réglementaire en matière d'acoustique, notamment en Ile-de-France.</li> </ul>
<b>Pilote</b>	Grand Paris Sud
<b>Direction, services concernés</b>	Direction de la Transition écologique
<b>Echéance</b>	Durée du PPBE (5 ans)
<b>Budget</b>	Coûts liés à l'adhésion annuelle à Bruitparif
<b>Partenaires impliqués</b>	Bruitparif
<b>Effets acoustiques et autres effets</b>	Effets attendus de l'ensemble des actions de PPBE
<b>Indicateur de suivi</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Adhésion à l'association</li> <li>- Participation aux ateliers organisés par Bruitparif</li> <li>- Nombre de participation de Bruitparif aux réunions organisées par Grand Paris Sud</li> </ul>

## E RESUME NON-TECHNIQUE

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) fait suite à l'établissement de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS), conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux textes d'applications dans le droit français (décret n°20 06-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006).

Grand Paris Sud, en tant qu'autorité compétente, réalise son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui a pour but de définir une approche permettant d'éviter, de prévenir ou de réduire les nuisances de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Ce PPBE représente le volet « agglomération », qui se rapporte à l'ensemble des infrastructures de transport du territoire, il inclut également une partie spécifique relative aux grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire.

La procédure concerne les 23 communes du territoire de l'Agglomération.

Après avoir précisé quelques notions essentielles liées au bruit et à la réglementation applicable, le document propose :

- un bilan des actions déjà menées sur le territoire de Grand Paris Sud par les gestionnaires d'infrastructures de transport, en faveur de la réduction ou de la prévention contre le bruit;
- une analyse des principaux résultats des cartes de bruit ;
- l'identification de zones à enjeux (zones bruyantes et zones de calme) et des grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire ;
- le plan d'actions qui sera mis en œuvre par Grand Paris Sud et les communes dans les cinq prochaines années qui s'articule autour de trois axes d'interventions :
  - 1 - Prévenir et réduire les nuisances sonores ;
  - 2 - Identifier et préserver des zones de calme ;
  - 3 - Communiquer, sensibiliser et améliorer la connaissance en matière de bruit.

Les actions à la source sur les routes se traduira, par exemple, par la validation des dépassements de seuils de bruit mis en évidence par la CBS (via des comptages de trafics et/ou des mesures acoustiques) ; ces actions pourront également porter sur l'étude et l'optimisation des flux, la réduction des trafics, l'entretien des chaussées, la baisse de vitesses lorsque c'est souhaitable, etc.

Il s'agira également d'inciter les gestionnaires d'infrastructures bruyantes, notamment SNCF-Réseau et les deux Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, à réduire les nuisances sonores des voies qu'ils gèrent sur le territoire de Grand Paris Sud.

Le développement des modes doux de circulation sera poursuivi, notamment en faveur de la pratique du vélo. Des actions plus spécifiques viseront à encourager l'utilisation de véhicules électriques et celui des transports en commune, de parkings relais, etc.

La question de l'isolation acoustique sera abordée dans le cadre des projets de rénovation des logements et traités dans les cas appropriés.

Les projets d'aménagements d'infrastructures et opérations urbaines dans lesquels Grand Paris Sud est impliquée seront suivis de manière à anticiper la protection acoustique des riverains.

Une vigilance accrue sera également maintenue vis-à-vis des nuisances aériennes afin d'en réduire leurs impacts sur les populations du territoire.

Un travail autour des zones dites de calme a été initié par les communes, avec une première identification de zones de ressourcement ou zones naturelles à préserver. Ces « zones de calme » seront étudiées et harmonisées à l'échelle de l'Agglomération et elles seront mises en valeur auprès du public.

Une cellule de suivi des actions du PPBE sera mise en place. L'information et la sensibilisation des habitants seront assurées via une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud. Les techniciens et élus du territoire bénéficieront d'information voire de formations spécifiques à la thématique du bruit et à son traitement. L'Agglomération poursuivra son partenariat avec l'association Bruitparif pour bénéficier ainsi de son soutien et ses conseils pour mettre en œuvre ces actions.

Un projet de PPBE a été mis à disposition du public du 12 mai 2021 au 12 juillet 2021, en ligne sur [participer.grandparissud.fr](https://participer.grandparissud.fr) et en format papier au siège de l'hôtel d'agglomération ; pendant cette période, le public a pu consulter le document et émettre ses avis. Quatre observations ont été formulées. Ces observations sont figurées en annexe 6, ainsi que les éléments de réponses apportés par Grand Paris aux riverains concernés.

Le document final de PPBE constitue ainsi le plan de Grand Paris Sud pour les 5 prochaines années ; la révision à 5 ans sera l'occasion de faire un bilan des actions réalisées, et bien entendu d'ajuster et de compléter le plan de prévention.

## F ANNEXES

### F.1 ANNEXE 1 : QUESTIONNAIRES

#### F.1.1 Annexe 1.1 – Questionnaire aux communes et à Grand Paris Sud

##### F.1.1.1 Modèle envoyé



Questionnaire Agglomération et Communes

Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart  
**Questionnaire**  
dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)  
[Actions réalisées / envisagées / envisageables](#)

Attention : cette étude ne porte pas sur les nuisances sonores résultant des bruits de voisinage et des relations entre particuliers, mais **uniquement sur celles émises par les infrastructures de transport (routier, ferré et aérien) ainsi que les industries soumises à autorisation**.  
Agir à la source (ex : réduction des vitesses de circulation, développement des transports en commun, ...) et préserver les zones calmes (ex : espaces naturels, zones où l'on souhaite maîtriser le bruit, ...) constituent les objectifs majeurs de ce PPBE.

Commune de :

Personne répondante :

1. Quelle est votre politique générale vis-à-vis du bruit ?
2. Avez-vous déjà réalisé des études concernant le bruit sur votre territoire ? Si oui, Lesquelles ?
3. Avez-vous connaissance des cartes de bruit stratégiques déjà réalisées sur votre territoire ? Si oui, merci de nous faire part de vos remarques, suggestions et de votre satisfaction les concernant (défauts éventuels constatés, ...).
4. Avez-vous pris des dispositions visant à réduire certaines nuisances sonores (depuis 10 ans environ) ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe.
5. Quelles sont les mesures de réduction du bruit envisagées sur votre territoire (d'ici 5 ans ou plus) ? Merci de compléter le tableau en Annexe.

6. Quelles seraient les mesures de réduction de bruit (ou de préservation de calme) envisageables ou à envisager, selon vous, sur votre territoire ?

7. Communiquez-vous sur le bruit et ses nuisances à destination des habitants ? En interne (sensibilisation, formation, etc.) ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe (Actions depuis 10 ans).

8. Combien de plaintes relatives au bruit avez-vous environ recensées ces 10 dernières années (à noter, le questionnaire ne porte pas sur les nuisances sonores résultant des bruits de voisinage et des relations entre particuliers) ?

Infrastructure / source	Bruit incriminé	Localisation	Date	Suite donnée

9. Quelles sont les principales sources de bruit sur votre territoire ? Indiquez le niveau de nuisance par sources selon une échelle allant de 1 (aucune nuisance) à 5 (très gênant).

Type de bruit	Dénomination	Niveau de nuisance (de 1 à 5)
Routes		
Voies ferrées		
Industries		
Avions		
Autre		

Merci de les localiser sur un plan

Rappel : cette étude ne porte pas sur les nuisances sonores résultant des bruits de voisinage et des relations entre particuliers, mais uniquement sur celles émises par les infrastructures de transport et les industries soumises à autorisation

10. Pouvez-vous nous indiquer quels sont les différents projets de modifications ou d'aménagements d'infrastructures, projets d'urbanisation nouveaux que vous réalisez actuellement ou que vous prévoyez de mener ?

11. Pouvez-vous nous indiquer quelles seraient les zones calmes « potentielles » de votre territoire ? (il s'agit de pistes de réflexion, pas d'un choix définitif)

- Recenser et reporter dans le tableau les zones éligibles (au moins une)
- Les numéroter et délimiter leur emprise géographique sur une carte
- Les hiérarchiser par ordre de sélection prioritaire (dans la dernière colonne prévue à cet effet) : la zone hiérarchisée n°1 sera celle que vous souhaiteriez à tout prix voir sélectionnée, la dernière celle étant la moins importante selon vous.

N° (sur carte)	Type de zone Bois, parc, quartier, etc	Nom et adresse	Motif de sélection	Ordre hiérarchique

12. Existe-t-il, au sein de votre commune, un service / un interlocuteur en charge des problèmes liés au bruit dans votre entité ?

Service : .....  
 Adresse : .....  
 Nom : ..... Prénom : .....  
 Tel : ..... Port : .....  
 m@il : .....  
 A-t-il d'autres responsabilités ?

13. Observations / Commentaires :

ANNEXES PAGES SUIVANTES : Actions menées depuis 10 ans et prévues dans les 5 ans



### Actions menées depuis 10 ans

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif	Gain acoustique	Réduction pop.exposée	Montant	Date	Observations
Planification urbaine	(Ex : Intégration de recommandations environnementales dans les PLU, prise en compte des PPBE dans les PLU, etc.)							
Déplacements	(Ex : Développement des transports en commun, mise en place d'un site propre mise en place d'un PDU, mise en place d'un Plan de déplacements urbains (PDU), mise en place de parcs relais, etc.)							
Aménagement des infrastructures	(Ex : création de zones 30, qualification de chaussées, réfection de ponts noirs bruit, mise en place d'écrans anti-bruit, mise en place de murs anti-bruit, etc.)							
Sensibilisation Communication Concertation	(Ex : Actions pédagogiques, organisation de manifestations, etc.)							
Etudes et suivi	(Ex : Etudes préalables, mise en place de stations de mesures ou bruit, partenariat avec Bruitparif, etc.)							
Procédure réglementaire	(Ex : Elaboration d'une CSB, PPBE, arrêtés, etc.)							

### Actions programmées dans les 5 ans (estimations)

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif	Gain acoustique	Réduction pop.exposée	Montant	Date	Observations
Planification urbaine	(Ex : Intégration de recommandations environnementales dans les PLU, prise en compte des PPBE dans les PLU, etc.)							
Déplacements	(Ex : Développement des transports en commun, mise en place d'un site propre mise en place d'un PDU, mise en place d'un Plan de déplacements urbains (PDU), mise en place de parcs relais, etc.)							
Aménagement des infrastructures	(Ex : création de zones 30, qualification de chaussées, réfection de ponts noirs bruit, mise en place d'écrans anti-bruit, mise en place de murs anti-bruit, etc.)							
Sensibilisation Communication Concertation	(Ex : Actions pédagogiques, organisation de manifestations, etc.)							
Etudes et suivi	(Ex : Etudes préalables, mise en place de stations de mesures ou bruit, partenariat avec Bruitparif, etc.)							
Procédure réglementaire	(Ex : Elaboration d'une CSB, PPBE, arrêtés, etc.)							

### F.1.1.2 Réponses des communes et GPS

Un bilan des actions réalisées et prévues, ainsi que celles qui seraient souhaitables (dépendantes de contraintes, soit techniques, économiques ou de gestions...) par les acteurs du bruit ayant répondu au questionnaire, est donné sous forme de tableaux ci-dessous, respectivement pour les communes et l'Agglomération, les gestionnaires et les aménageurs.

Un bilan des actions de PPBE des ex-EPCI est également présenté au chapitre précédent des « PPBE existants ».

Actions réalisées et actions souhaitables

	Commune	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Actions réalisées depuis 10 ans	Cesson	Servitudes Bruit		Demandes Département (RD82) et SNCF (quartier sentier Vert -> refus)		
	Evry-Courcouronnes	<p>Charte d'urbanisme durable - modalités de mise en œuvre à valider</p> <p>Développement urbain qui prend en compte les critères des guides de préconisations « développement urbain » et « renouvellement urbain » de la charte</p> <p>Suivi du guide de préconisations « construction neuve et réhabilitation » de la charte</p> <p>L'objectif aide réduction des nuisances sonores pour les futures habitations disposées en bordure de voie figure au sein du PADD du PLU de la ville déléguée de Courcouronnes : «Penser les aménagements du projet autour de la RD446 afin de limiter les nuisances sur les futures constructions aux abords de la voie » (axe 2, chap.D).</p> <p>Le PADD du PLU de la ville déléguée d'Evry précise quant à lui dans son chapitre « Limiter l'exposition de la population aux risques, et lutter contre les nuisances et les pollutions » :</p> <p>Le territoire communal présente des risques naturels, notamment des risques d'inondation liés à la présence de la Seine, mais est également concerné par des nuisances et pollutions émanant notamment des grands axes routiers traversant le territoire (A6, RN7...). Tous ces éléments doivent être pris en compte et anticiper en amont de tout projet.</p> <p>Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture afin de limiter les nuisances sonores mais aussi les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>PDE – Participation au plan de déplacement entreprise et administrations sur le quartier « Evry-Courcouronnes » (figure au PLU Ex-Evry)</p> <p>Zones 30, dos d'âne, stationnement, aménagements cyclables, véhicules électriques</p>	<p>Infrastructures liées à l'écoquartier</p> <p>Démolition Immeuble Efidis</p> <p>Démolition hôpital</p> <p>Création écoquartier sur le site de l'hôpital</p> <p>Côté Ex-Courcouronnes, la RD 446, a été transformée en boulevard urbain. Les travaux sont achevés, mais ils seront complétés avec la construction d'un programme de 360 logements, Bois Briard. L'ensemble sera limité à 50 kilomètres heures, ce qui constitue une importante évolution positive pour un ancien aménagement autoroutier.</p>	<p>Concertation sur les projets ANRU (démolition Efidis 402), et sur l'hôpital</p> <p>Organisation de réunions publiques lors de gros chantiers d'aménagements et de construction.</p>	Etudes liées au TTME et à la ligne 402
	Le Coudray-Montceaux	Intégration des prescriptions préfectorales au PLU	/	Zones 30 sur presque toute la commune		
	Moissy-Cramayel	Intégration de la trame affectée par le bruit dans le PLU	<p>Mise en place d'un PDU par le SAN de Sénart en 2000</p> <p>Mise en place d'un plan par GPS en 2019</p>	<p>Centre-ville : vitesse limitée à 30 km/h</p> <p>Avenue J.Jaurès : création d'un plateau surélevé.</p> <p>Au Nord de la ZAC de Chanteloup : création d'un merlon</p> <p>RD 402 : création d'un carrefour à feux.</p>	Station de mesure du bruit par Bruitparif	
	Morsang-sur-Seine	/	/			
	Vert-Saint-Denis		Cheminements piétons	Zone 30. Requalification de chaussées	Comités de quartier, journal municipal, site communal	Enquête nuisances sonores en 2019 en partenariat avec Bruitparif et CDVIA
	GPS		<p>Réduction de la fréquence de collecte en porte à porte des OM, encombrants, végétaux.</p> <p>Apport volontaire privilégié dans le cas des aménagements de nouveaux quartiers.</p>			

Actions de réduction ou de prévention du bruit réalisées par les communes et l'Agglomération.

Actions programmées

	Commune	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Actions prévues dans les 5 ans	Evry-Courcouronnes			Restructuration du quartier du Parc aux Lièvres: Boulevard de Lattre de Tassigny va passer de 2 x 2 voies à 2 x 1, et sera entourée de bâtiments de logements et d'équipements. Ce nouveau boulevard urbain incitera donc à rouler plus lentement dans le quartier. Forte présence végétale, et en particulier d'arbres, du nouveau quartier permettra d'atténuer le bruit de la circulation pour les riverains. La ZAC Les Horizons qui sortira de terre à partir de 2023 : Les nouvelles rues seront apaisées (zone 30 ou zone de rencontre), et les circulations douces encouragées (pistes cyclables, mail piétons).		
	Vert-Saint-Denis		Projet TZEN 2 (CD + Région)	Reprise du T7 par le GPS avec demande de revêtement anti bruit		
	GPS		Collecte du verre à effectuer dans une plage horaire aménagée. Le bruit fera l'objet d'une notation pour le choix du prestataire de collecte. Charte Ecopolis, sorte de référentiel en matière d'aménagement et de construction durable, avec recommandations/prescriptions en matière de réduction des nuisances sonores (action du PCAET). Plan Vélo 2019 Plan de Mobilité Interentreprises Evry Sud Corbeil-Essonnes 2019 Développement de transports en commun : T Zen 2 et T-Zen 1, travaux Tram 12 Express ... Réduction de l'impact des déplacements des agents	Soutien aux travaux de rénovation énergétique de logements		Adhésion BRUITPARIF (2018) Adhésion PRISALT (2019)

Actions de réduction ou de prévention du bruit prévues par les communes et l'Agglomération.

	Gestionnaire / Aménageur	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi	Procédures réglementaires
Actions réalisées depuis 10 ans	DGAC	Voir détail en Annexe 2.2				
	SNCF - RESEAU		Voir détail en Annexe 2.2 Rrenouvellements des matériels roulants. Renouvellement Voie Ballast (RVB) :	Voir détail en Annexe 2.2 Partenariat Bruitparif - SNCF Réseau	Voir détail en Annexe 2.2 Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades	Voir détail en Annexe 2.2 Mise à jour des cartographies du bruit Mise à jour du classement des voies Observatoire du bruit: études acoustiques plus fines que le statut de PNB
	SYMPAV	Accueil d'une ligne de bus supplémentaire à l'entrée du site			Campagne de mesure du bruit a été mise en oeuvre par Bruitparif autour de l'aérodrome de Melun-Villaroche du 10 septembre au 14 octobre 2019 De nombreuses études sur le devenir du site dont « l'étude desserte et accessibilité » de 2019 et « Perspective de développement de l'aérodrome » de 2020.	Réalisation d'un Cahier des Prescriptions, Paysagères Architecturales, Urbaines et environnementales
	TRANSDEV	Développement du réseau en lien avec IUFM et GPS		En continuité		
Actions prévues dans les 5 ans	DGAC	Voir détail en Annexe 2.2				
	SNCF - RESEAU		Voir détail en Annexe 2.2 Renouvellements des matériels roulants. Renouvellement Voie Ballast (RVB) Tram-Train T12 Express		Voir détail en Annexe 2.2 Réalisation d'études acoustiques (en dehors des études réalisées dans le cadre de projet de modernisation et de développement du RFN)	
	SYMPAV		Renouvellement de ses chaussées pour avions en structure souple (enrobés) et dures (béton) à travers un programme pluri-annuel d'investissement.			
	TRANSDEV	Développement du réseau en lien avec IUFM et GPS		En continuité		

*Actions de réduction ou de prévention du bruit réalisées et prévues par les gestionnaires et aménageurs.*

## F.1.2 Annexe 1.2 - Questionnaires aux gestionnaires

### F.1.2.1 Modèle envoyé



Grand Paris Sud - Seine-Essonne-Sénart  
**Questionnaire**  
 dans le cadre du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)  
 Actions réalisées / envisagées / envisageables

**Attention :** cette étude ne porte pas sur les nuisances sonores résultant des bruits de voisinage et des relations entre particuliers, mais uniquement sur celles émises par les infrastructures de transport (routier, ferré et aérien) ainsi que les industries soumises à autorisation.  
 Agir à la source (ex : réduction des vitesses de circulation, développement des transports en commun, ...) et préserver les zones calmes (ex : espaces naturels, zones où l'on souhaite maîtriser le bruit, ...) constituent les objectifs majeurs de ce PPBE.

**Gestionnaire :**

Personne répondante :

- Quelle est votre politique générale vis-à-vis du bruit ?
- Avez-vous déjà réalisé des études concernant le bruit sur vos projets / vos infrastructures ? Si oui, Lesquelles ?
- Avez-vous connaissance des cartes de bruit stratégiques déjà réalisées sur le territoire et concernant vos infrastructures ? Si oui, merci de nous faire part de vos remarques, suggestions et de votre satisfaction les concernant (défauts éventuels constatés, ...).
- Avez-vous pris des dispositions visant à réduire certaines nuisances sonores en lien avec vos projets / infrastructures (depuis 10 ans environ) ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe.
- Quelles sont les mesures de réduction du bruit envisagées sur vos projets / infrastructures (d'ici 5 ans ou plus) ? Merci de compléter le tableau en Annexe.
- Quelles seraient les mesures de réduction de bruit envisageables ou à envisager, selon vous, sur vos infrastructures ?
- Avez-vous réalisé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pouvant concerner le territoire de Grand Paris Sud ? Si oui, pouvez-vous nous le communiquer ?
- Communiquez-vous sur le bruit et ses nuisances au public ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe (Actions depuis 10 ans).
- Combien de plaintes relatives au bruit avez-vous environ reçues ces 10 dernières années ?

Infrastructure / source	Bruit incriminé	Localisation	Date	Suite donnée

- Quelles sont les principales sources de bruit des infrastructures que vous gérez ? Indiquez le niveau de nuisance par infrastructure selon une échelle allant de 1 (aucune nuisance) à 5 (très gênant).

Type de bruit	Dénomination	Niveau de nuisance (de 1 à 5)
Routes		
Voies ferrées		
Industries		
Avions		
Autre		

Merci de les localiser sur un plan

**Rappel :** cette étude ne porte pas sur les nuisances sonores résultant des bruits de voisinage et des relations entre particuliers, mais uniquement sur celles émises par les infrastructures de transport et les industries soumises à autorisation.

11. Est-il possible de nous citer les possibilités envisageables de financements et de cofinancements d'actions de réduction de bruit, actuelles et futures, sur les infrastructures que vous gérez ?
12. Pouvez-vous nous indiquer quels sont les différents projets de modifications ou d'aménagements nouveaux que vous réalisez actuellement ou que vous prévoyez de mener pouvant concerner le territoire de Grand Paris Sud ?

13. Existe-t-il, au sein de votre structure, un référent, un service / un interlocuteur en charge des problèmes liés au bruit ?

Service : .....  
Adresse : .....  
Nom : ..... Prénom : .....  
Tel : ..... Port : .....  
Email : .....  
A-t-il d'autres responsabilités ?

14. Observations / Commentaires :

ANNEXES PAGES SUIVANTES : Actions menées depuis 10 ans et prévues dans les 5 ans

### Actions menées depuis 10 ans

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif	Gain acoustique	Réduction pop.exposée	Montant	Date	Observations
Planification urbaine	(Ex : Intégration de recommandations environnementales dans les PLU, prise en compte des PPBE dans les PLU, etc.)							
Déplacements	(Ex : Développement des transports en commun, mise en place d'un site propre mise en place d'un PDU, mise en place d'un Plan de déplacements urbains (PDU), mise en place de parcs relais, etc.)							
Aménagement des infrastructures	(Ex : création de zones 30, requalification de chaussées, réfection de ponts noirs bruits, mise en place d'écrans anti-bruit, mise en place de murs anti-bruit, etc.)							
Sensibilisation Communication Concertation	(Ex : Actions pédagogiques, organisation de manifestations, etc.)							
Etudes et suivi	(Ex : Etudes préalables, mise en place de stations de mesures ou bruit, partenariat avec Bruitparif, etc.)							
Procédure réglementaire	(Ex : Elaboration d'une CSB, PPBE, arrêtés, etc.)							

### Actions programmées dans les 5 ans (estimations)

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif	Gain acoustique	Réduction pop.exposée	Montant	Date	Observations
Planification urbaine	(Ex : Intégration de recommandations environnementales dans les PLU, prise en compte des PPBE dans les PLU, etc.)							
Déplacements	(Ex : Développement des transports en commun, mise en place d'un site propre mise en place d'un PDU, mise en place d'un Plan de déplacements urbains (PDU), mise en place de parcs relais, etc.)							
Aménagement des infrastructures	(Ex : création de zones 30, requalification de chaussées, réfection de ponts noirs bruits, mise en place d'écrans anti-bruit, mise en place de murs anti-bruit, etc.)							
Sensibilisation Communication Concertation	(Ex : Actions pédagogiques, organisation de manifestations, etc.)							
Etudes et suivi	(Ex : Etudes préalables, mise en place de stations de mesures ou bruit, partenariat avec Bruitparif, etc.)							
Procédure réglementaire	(Ex : Elaboration d'une CSB, PPBE, arrêtés, etc.)							



## F.1.2.2 Réponse SNCF-Réseau



DG IDF

### CONTRIBUTION DE SNCF RESEAU AU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Echéance 3 : 2018-2023

#### I – Rappels sur le bruit ferroviaire et la réglementation

##### I.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié :

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser, le prévoir et le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation ; A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par SNCF Réseau. Sa réduction pourra nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ». Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF/SNCF/METTATM du 20/10/2012).

##### I.2 La réglementation française, des volets préventifs efficaces :

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (codifiés dans les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du code de l'environnement), SNCF Réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...).

Cette même réglementation aux articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du code de l'environnement), impose le classement par le Préfet de certaines voies ferrées au titre des voies bruyantes. Les données de classement sont mises à jour par SNCF Réseau pour tenir compte des évolutions en terme de matériels et de flux.

Les articles L. 572-1 à L. 572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 relatifs à l'évaluation, la prévention et la réduction du bruit dans l'environnement viennent compléter le dispositif en instituant la réalisation et la mise à disposition du public de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement :

- pour chacune des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées par décret en Conseil d'Etat,
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est fixée par décret en Conseil d'Etat.

La présente contribution rentre dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la communauté d'agglomérations Grand Paris Sud.

### I.3 La résorption des situations critiques sur le réseau existant :

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, les observatoires du bruit constituent des outils à disposition de chaque gestionnaire d'infrastructure pour avoir une vision territoriale des effets du bruit sur leur réseau de transport. SNCF Réseau, propriétaire du réseau ferré national, est directement concerné par la mise en œuvre de cette action. Elle permet d'intensifier la lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la loi bruit et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf).

Les Directions Territoriales de SNCF Réseau ont réalisé un recensement des PNBf potentiels réalisé à partir d'un calcul simplifié basé sur le trafic à terme croisé avec un repérage terrain. Ce recensement a permis d'estimer leur nombre à environ 50 000 bâtiments potentiels le long du réseau ferré national, dont 1/3 liés aux circulations des trains de marchandises la nuit.

Le coût de traitement de l'ensemble de ces bâtiments a été évalué à près de 2 milliards d'euros avec les solutions classiques murs anti bruit et protections de façade.

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de SNCF Réseau se décline à l'échelon national. Il est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter qui croise la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire et la(les) période(s) concernée(s).

Cette hiérarchisation conduit à traiter en priorité les PNBf exposés aux plus forts dépassements de seuils, surtout si ces dépassements sont nocturnes (le long de voies circulées par des trains fret).

Les programmes de protections, définis à l'issue d'études techniques, nécessitent des cofinancements qui limitent de fait les possibilités d'intervention et nécessitent des discussions avec les différents financeurs potentiels (Etat, région, département, communes,...). Ces modalités peuvent parfois remettre en cause les principes de hiérarchisation présentés précédemment, l'enveloppe budgétaire n'étant pas territorialisée.

## **II - Les solutions de réduction du bruit ferroviaire**

### **II.1 Actions sur l'infrastructure ferroviaire**

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de rénovation du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

#### **🚧 Armement de la voie**

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire le type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses. Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois, ces deux gains pouvant se cumuler.



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

#### **🚧 Meulage des voies**

Quand leur état de surface est dégradé, il est nécessaire de meuler les rails afin de les rendre plus lisses, ce qui diminue le niveau de bruit produit par les circulations. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. C'est une solution locale dont l'efficacité est limitée dans le temps. Depuis 2017, les marchés de meulage pour la maintenance du rail comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité d'un point de vue acoustique sur les parties du réseau en zone dense.



Train meuleur



rail après meulage

### ✚ Traitement des ouvrages d'art

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 15 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier (pose d'absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages, dont le rôle est d'absorber les vibrations, remplacement des systèmes d'attache des rails et mise en place d'écrans acoustiques absorbants, ...).

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation.



Absorbeur sur rail



absorbeur sur platelage

## II.2 Actions sur le matériel roulant

Des actions sur le matériel roulant peuvent être réalisées par les entreprises ferroviaires.

Les caractéristiques du matériel roulant sont en constante amélioration, en particulier les organes de freinage, permettant une limitation des niveaux sonores sur l'ensemble du parcours et pas uniquement dans les zones de freinage.

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de 10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames. Entre les TGV orange de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 dB(A) a été constaté.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ces gains ont pu être mesurés lors de la rénovation des matériels sur les lignes C et D du RER en région parisienne. Ce matériel roulant circulant avec d'autres matériels, la baisse globale du niveau sonore a été de 3 à 6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de ces lignes. La majorité du matériel voyageur, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

Le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants, car respectant des spécifications acoustiques de plus en plus contraignantes, se poursuit avec le Francilien en Île-de-France et les Régiolis et Regio 2N dans plusieurs régions. Les régions (opérateurs qui exploitent les TER) se sont largement lancées dans le renouvellement de leurs parcs.

Pour le matériel fret, la grande majorité des wagons n'a pas encore profité de cette amélioration qui dépend des détenteurs de wagons.

Un matériel adapté au transport de fret (modhalar) équipe aujourd'hui les autoroutes ferroviaires et permet de réduire de 6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.

### Programmes de recherche et innovation

SNCF Réseau s'implique également dans des expérimentations et des programmes de recherche et nationaux et internationaux, sur des problématiques complexes comme la combinaison de **solutions de réduction du bruit sur l'infrastructure et le matériel roulant**, la prédiction fine du bruit au passage du train avec et sans écran. Récemment, une réflexion a été lancée afin de considérer les sources sonores dans leur globalité et les intégrer dans les paysages sonores existants en mettant davantage l'humain que la technique au cœur des démarches.

Une expérimentation menée sur **différents ponts métalliques** a permis d'affiner la modélisation des nuisances sonores liées à la présence des ponts métalliques à pose directe (sans ballast), de tester différentes solutions (écrans acoustiques, absorbeurs sur rail ou sur ouvrage, ...) et de définir des modes opératoires à adapter à chaque type de structure. Ces solutions ont été expérimentées ou sont en cours de déploiement sur plusieurs ponts à Enghien-les-Bains à Versailles (pont des Chantiers) et dans le Var.

Une expérimentation est également en cours sur le **gare de triage du Bourget / Drancy** afin de limiter l'impact sonore lié à l'activité du site.

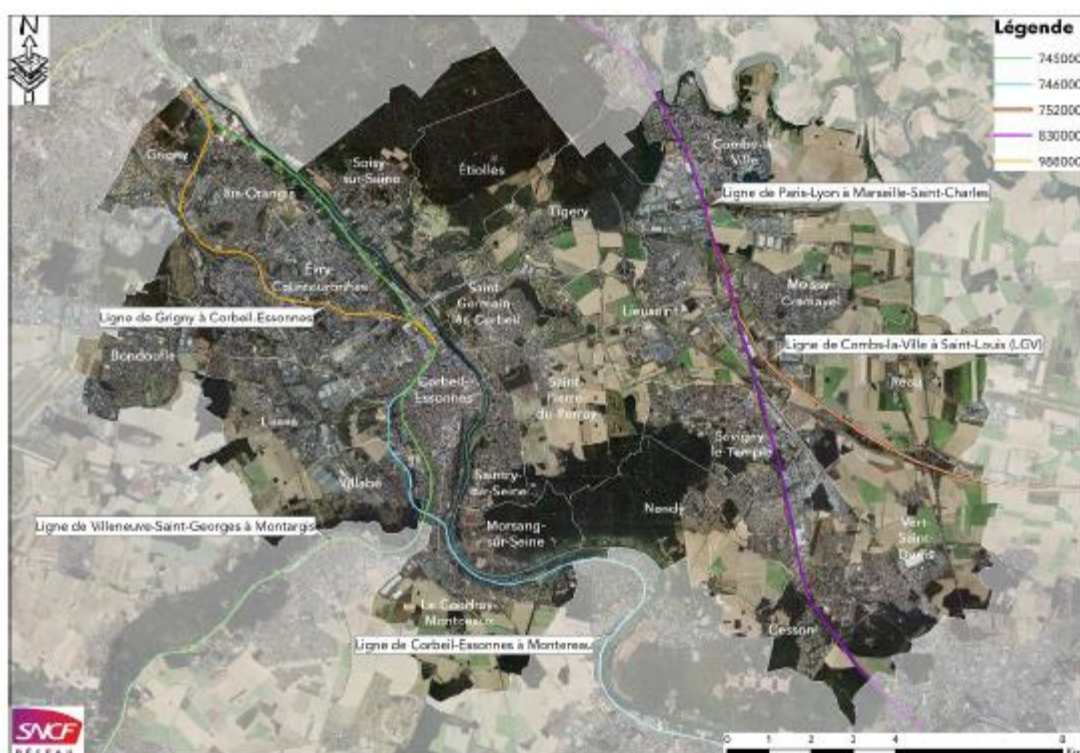
La recherche sur l'optimisation des **écrans antibruit continue** : écrans bas, écrans de nouveau type. Elle se poursuit pour mieux comprendre les phénomènes de bruit de crissement en courbe, pour mieux caractériser les propriétés du ballast et comprendre la propriété du son dans le ballast.

### III- Actions spécifiques sur la communauté d'agglomération Grand Paris Sud

#### **III.1 Infrastructures ferroviaires concernées sur le la communauté d'agglomération Grand Paris Sud**

La communauté d'agglomération Grand Paris Sud est parcourue par les lignes ferroviaires suivantes :

- la ligne 745000 : Ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis,
- la ligne 746000 : Ligne de Corbeil-Essonnes à Montereau,
- la ligne 752000 : Ligne de Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV),
- la ligne 830000 : Ligne de Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles,
- la ligne 988000 : Ligne de Grigny à Corbeil-Essonnes,



**Lignes ferroviaires du territoire Grand Paris Sud**

### III.2 Actions, travaux et études réalisés au cours des dix dernières années

#### Renouvellement du matériel roulant :

Sur les dix dernières années, des renouvellements des matériels roulants ont été réalisés. Les matériels récents intègrent des exigences acoustiques plus élevées et sont globalement moins bruyants. Les détails des programmes de renouvellement sont détaillés dans ce paragraphe.

#### 708 trains neufs ou rénovés : périodes de livraison de 2016 à 2021



Renouvellement du matériel roulant Transilien

**Remarque :** US = Unité simple = une rame  
UM2 = unité double = 2 rames

**RER D :**

Le matériel roulant actuel est le suivant : Z5300, Z5600, Z20500 5 caisses UM2.

→ Le Schéma Directeur du Renouvellement du Matériel Roulant prévoit le remplacement du matériel actuel sur la branche Nord du RER D par du matériel RER NG moins bruyant d'ici 2021.

**D**  
**MATÉRIEL ROULANT**

**Matériel actuel :**

La ligne dispose de matériel Z2N à 2 étages (5 caisses), le parc étant partiellement mutualisé avec la ligne R.

**Evolutions à court terme :**

Dans le cadre du SA 2019, les Z2N vont être remplacées par des Regio 2N à partir de septembre 2019 sur l'étoile de Corbeil (Juvisy Malesherbes / Corbeil Melun).

À partir de 2021, il est prévu de remplacer les Z2N par le RER NG sur le reste de la ligne. Dans l'attente de cette échéance, une rénovation (redesign) des Z2N est prévue entre 2018 et 2021.

Le RER NG comporte 7 voitures d'environ 18 mètres, soit 130,1m et 14 portes pour 448t en charge normale (pour les Z2N : 130m, 10 portes, 368t en charge normale).

En plus de l'amélioration de la capacité d'échange quai-train (nb de portes, absence d'obstacle au niveau des plateformes, quais rehaussés à 92cm), le RER NG devrait disposer de caractéristiques d'accélération-freinage améliorées par rapport au Z2N.

→ Voir tableau détaillé page 28



01. DIAGNOSTIC

LES LIGNES

SNCF RESEAU IDF – LIVRE BLANC RESEAU PARIS SUD-EST ET LIGNES TRANSILIAN D & R  
26 – EDITION AVRIL 2019



**Ligne R :**

Les Z5300 ont été progressivement remplacées par les Z20500, venues des lignes H, J et L. Certaines Z20500 provenant de la ligne P, et Z5600 provenant de la ligne C du RER, ont remplacés les derniers exemplaires de Z5300.

Le matériel roulant actuel est le suivant : Z5600, Z20500 et BB7200 + V2N

Depuis décembre 2017, le du matériel roulant est renouvelé par du Bombardier Regio2N 8 caisses UM3 :

- 11 rames déployées sur le tronçon Melun – Montereau entre le 10 décembre 2017 et mai 2018
- 19 Regio 2N entre Montereau et Paris-Gare-de-Lyon de mai à décembre 2018,
- 12 rames entre Montargis et Paris de décembre 2018 à avril 2019.
- Depuis juin 2018, la liaison Melun - Montereau via Héricy est réalisée exclusivement par des Regio 2N.



**✚ TER et Intercités :**

Les programmes de renouvellement des matériels roulants diffèrent selon les axes et les régions. Certains trains à voitures Corail équipées de semelles de freins en fonte ont été remplacés par des trains plus silencieux de type X73500 (autorail mono caisse Alstom), Z24500 (TER 2N NG d'Alstom) ou Z27500 (Automotrice AGC de Bombardier).

→ Dans les prochaines années, les TER de type Corail devraient être progressivement remplacés par des Regio2N UM2, et les Intercités de type Corail par des Regiolis 6 caisses UM3.



Train Corail



Gain acoustique:  
environ 10 dB(A)



Regio2N

**Travaux de Renouvellement Voie Ballast (RVB) :**

Les principaux travaux de RVB réalisés depuis 2008 sur le territoire de Grand Paris Sud sont indiqués dans le tableau ci-dessous. Les longueurs totales données correspondent à un cumul sur les différentes voies de la ligne.

Commune	Ligne	Longueur totale de RVB (en km)
Corbeil Essonne	745000	2.49
Evry	745000	6.7
Grigny	745000	1.4
Ris-Orangis	745000	6.1
Villabé	746000	0.2

**Mise à jour des cartographies du bruit**

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée pour les départements 77 et 91 dans le cadre de la directive européenne 2002/49. SNCF Réseau a fourni l'ensemble des entrants nécessaires pour l'élaboration de ces cartes.

**Mise à jour du classement des voies**

Les arrêtés du classement sonore ont été pris entre 1999 et 2003 en Ile-de-France. Une actualisation complète a démarré en 2018 pour toute la région Ile-de-France, elle concerne l'ensemble des tronçons circulés par plus de 45 trains quotidiens et prend en compte les évolutions des trafics et des matériels roulants, en conformité avec l'arrêté du 23 juillet 2013. Une proposition de révision du classement a été transmise par SNCF Réseau aux services compétents en fin d'année 2019, qui élaborent à présent les nouveaux arrêtés correspondant.

Les cartes présentant la nouvelle proposition de classement pour les départements 77 et 91 sont annexées au présent document. Elles pourront servir à hiérarchiser les nuisances des différentes lignes du territoire Grand Paris Sud. Nous rappelons que les classements définitifs n'ont pas été arrêtés à ce jour, ces informations sont données ici à titre indicatif.

### Observatoire du bruit

Les niveaux sonores le long des voies ferrées ont été estimés en façade par une méthode simplifiée et majorante utilisée pour l'ensemble des observatoires du bruit ferroviaire, et a fourni une première estimation du nombre de Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile-de France. Ce premier recensement a permis d'organiser le plan d'action et de hiérarchiser les communes sur lesquelles intervenir.

Dans le cadre des observatoires du bruit la vérification du respect du critère d'antériorité (autorisation de construire antérieure au 06 octobre 1978) n'a pas été réalisée sur l'ensemble du bâti et il est possible qu'une partie des bâtiments PNBf ne respectent pas ce critère. Ce n'est qu'à l'issue d'études acoustiques plus fines que le statut de PNB de ces bâtiments pourrait être confirmé.

Département	COMMUNE	Nombre de PNB estimés
77	CESSON	136
77	COMBS-LA-VILLE	15
77	SAVIGNY-LE-TEMPLE	156
91	EVRY	37
91	CORBEIL-ESSONNES	41
91	COURCOURONNES	3
91	LE COUDRAY-MONTCEAUX	33
91	RIS-ORANGIS	38
91	VILLABE	24
	<b>Total</b>	<b>483</b>

Sur les 18000 PNB estimés en Ile-de-France, environ 3% d'entre eux sont localisés au sein de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud.

### Réalisation d'études acoustiques (en dehors des études réalisées dans le cadre de projet de modernisation et de développement du RFN)

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile de France, de nombreuses études ont été réalisées pour identifier les bâtiments impactés actuellement et les bâtiments qui seront impactés à long terme. La communauté d'agglomération Grand Paris Sud n'est pas concernée par ce programme (voir III.3).

### III.3 Travaux, études et mesures en cours ou programmés dans les 5 années à venir

#### Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades

Le programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades est spécifique à la région Ile de France. Les études et les travaux sont financés à 80% par l'ADEME et 20% par SNCF Réseau. Ce programme permet de réduire le bruit à l'intérieur des logements impactés dans un délai relativement court (contrairement à la construction de murs antibruit qui nécessitent des études longues) sans contributions financières des collectivités locales (circulaire du 25 mai 2004 concernant le financement des opérations de murs antibruit). Le montant du programme est de 9,9M€ (études et travaux), son périmètre est la région Ile de France.

Le programme de résorption des PNBf 2017-2020 par isolation acoustique des façades se concentre en priorité sur :

- les communes pilotes pour poursuivre les démarches déjà engagées auprès d'elles dans le passé ;
- les communes les plus impactées :
  - concentration des interventions sur les 50 communes les plus impactées par le bruit ferroviaire (classement régionale de 2009) ;
  - puis, si les délais le permettent, l'extension à d'autres communes ;
- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.

Aucune des communes de Grand Paris Sud ne fait partie des 50 les plus impactées, en conséquence la communauté d'agglomération n'est pas concernée par ce programme.

#### Partenariat Bruitparif - SNCF Réseau

Bruitparif et SNCF Réseau Ile-de-France ont signé un partenariat le 30 mars 2017 dont l'objectif est d'installer des stations de mesures du bruit le long des voies ferrées franciliennes, afin d'en surveiller l'évolution et d'établir un diagnostic. 10 stations permanentes ainsi que des stations temporaires ont été déployées en Île-de-France. Les mesures sont diffusées sur un site internet dédié <http://reseau.sncf.bruitparif.fr>.

En 2020, SNCF Réseau Ile-de-France et Bruitparif renforcent leur travail d'évaluation du bruit généré par les circulations ferroviaires et continuent le partage d'information entre eux afin d'approfondir la connaissance et la gestion du bruit, et améliorer l'information des Franciliens. 5 nouvelles stations permanentes doivent être installées.

## Travaux et projets à venir

### ➤ Renouvellement voie et ballast

Des travaux de renouvellement de voies et ballast avec un impact acoustique positif sont prévus sur la communauté d'agglomération Grand Paris Sud durant la période de validité du PPBE, notamment sur les lignes 745 000 et 988 000 entre Juvisy et Corbeil, ainsi que sur la ligne 830 000 entre Villeneuve et Lieusaint.

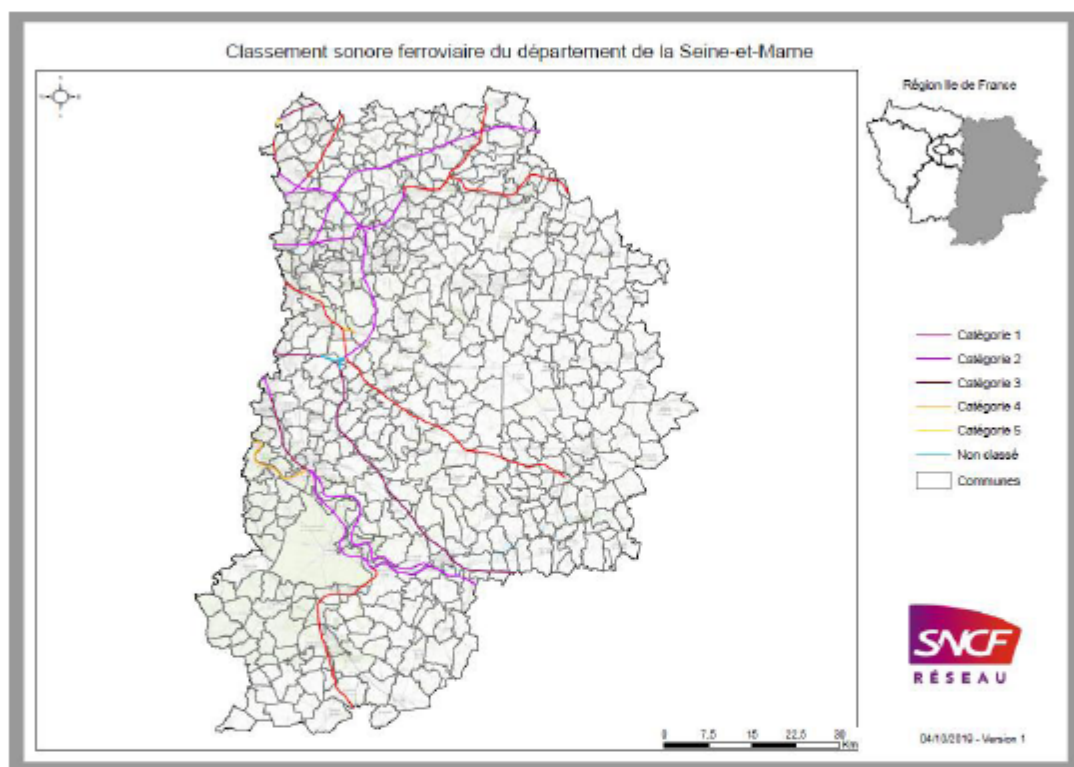
### ➤ Tram-Train T12 Express

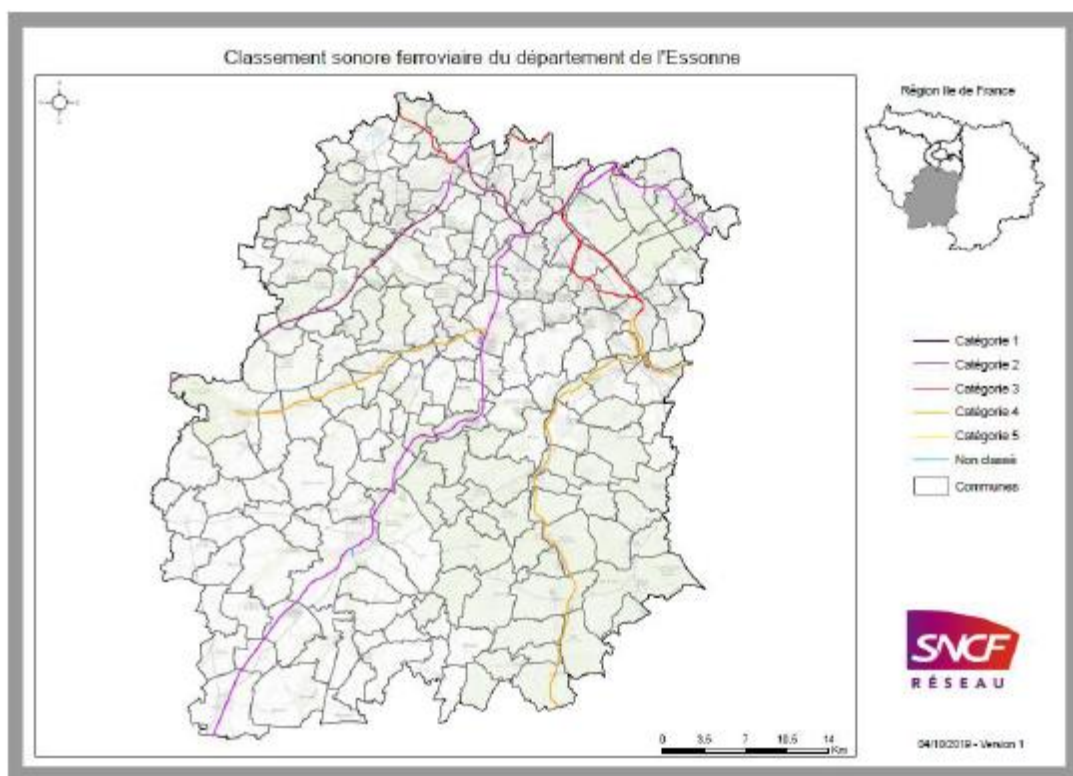
Le T12 Express permettra de relier les gares de Massy-Palaiseau et Evry-Courcouronnes en 39 minutes en traversant 13 communes de l'Essonne. Le nouveau matériel roulant associé, léger et adapté à un environnement urbain, sera 100% électrique et générera un bruit largement réduit par rapport à des circulations ferroviaires classiques.

## Annexes

Propositions de nouveau classement sonore ferroviaire pour les départements 77 et 91.

Nous rappelons que ces cartographies sont données ici à titre indicatif afin de hiérarchiser les nuisances des différentes lignes du territoire Grand Paris Sud. Ces propositions ont été transmises par SNCF Réseau aux autorités compétentes fin 2019. Les classements définitifs n'ont pas été arrêtés à ce jour. A noter que la catégorie 1 correspond à l'infrastructure la plus bruyante.





### F.1.2.3 Réponse DGAC

#### 1. Quelle est votre politique générale vis-à-vis du bruit ?

L'objectif de la DGAC est de concilier au mieux le développement économique et social des territoires, auxquels contribue l'activité aérienne, et la protection nécessaire des populations riveraines contre les nuisances aéroportuaires. Les assises du transport aérien, engagées par le Gouvernement en 2018 et qui se sont conclues au premier trimestre 2019 ont conduit à l'adoption de la Stratégie nationale du transport aérien 2025, dont l'un des principaux axes vise à assurer un développement durable du secteur, notamment grâce à la maîtrise des nuisances sonores et l'atténuation de leurs impacts.

A ce titre, l'aérodrome de Paris-Orly fait l'objet de mesures significatives visant à limiter l'impact du trafic aérien sur les populations riveraines : un couvre-feu quotidien interdit les décollages et atterrissages entre 23h30 et 6h et le nombre de créneaux horaires attribuables annuellement est limité à 250 000. Afin de renforcer juridiquement ce dispositif et de garantir ainsi de manière pérenne la qualité de vie des riverains de cet aéroport, ces mesures initialement prises par voie réglementaire ont été inscrites dans la loi PACTE (loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises).

Concernant la plateforme de Paris-Orly, des rencontres (« les rencontres d'Orly ») ont eu lieu en mars-avril 2019, visant à rassembler un cercle élargi de partenaires concernés afin d'inscrire l'évolution du pôle d'Orly dans une démarche de développement durable. Un large volet a été consacré aux mesures environnementales et notamment à la réduction effective des nuisances sonores (modernisation des flottes d'avion, optimisation des trajectoires des aéronefs et réduction des sorties de trajectoires des volumes de protection environnementale).

A l'issue de ces rencontres, plusieurs actions visant à contribuer à la réduction de la gêne sonore ont été engagées. Elles consistent notamment à étudier les conditions de mise en œuvre de mesures qui permettraient de limiter les opérations des avions les plus bruyants en bordure de nuit, de faciliter et d'accélérer le recours des riverains à l'insonorisation lorsqu'ils sont éligibles au dispositif, et d'améliorer le couplage des aides en matière d'isolations thermique et acoustique.

L'un des outils de cette politique est le dispositif d'aide à l'insonorisation des locaux situés au voisinage des principaux aéroports français, financé par la taxe sur les nuisances sonores aérienne (TNSA), prévue par l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts. Le montant de la taxe est fondé d'une part sur le principe pollueur-payeur (le montant de la taxe est d'autant plus élevé que l'aéronef est bruyant et qu'il décolle aux heures les plus gênantes) et d'autre part sur les besoins locaux d'aide à l'insonorisation (le tarif par aéroport étant fixé au regard de ces besoins, définis selon le nombre de locaux à insonoriser autour de la plateforme).

Concernant Paris-Orly, le Gouvernement a pris la décision, fin 2007, de doubler le produit de la taxe en 2008, afin de résorber en deux ans la liste d'attente qui s'était formée en 2005 et 2006 par manque de financement. Le doublement du produit de la taxe a été obtenu en créant, d'une part, une modulation de soirée multipliant par trois la taxe perçue pour les décollages entre 18h00 et 22h00 et, d'autre part, en fixant le tarif de la TNSA applicable à Paris-Orly à 47 euros au lieu de 34 euros (soit le tarif le plus élevé jamais en vigueur, toutes plateformes confondues). L'objectif de résorption de la liste d'attente a ainsi été atteint conformément aux engagements, et même en avance sur le calendrier annoncé. Depuis, le tarif applicable à Paris-Orly a été modifié trois fois, afin de mettre en adéquation la plus étroite possible les ressources et les besoins de financement. Le tarif est désormais de 33€ (décret n° 2019-687 du 1er juillet 2019 relatif aux tarifs de la taxe sur les nuisances sonores aériennes prévue à l'article 1609 quater viciés A du code général des impôts).

En parallèle, des réflexions se poursuivent dans le but de mener un travail concerté d'objectivation du bruit, notamment en étudiant l'évolution du trafic spécifique des appareils dit « gros-porteurs », ainsi que le renouvellement des flottes des compagnies aériennes avec des avions moins bruyants.

**2. Avez-vous déjà réalisé des études concernant le bruit sur vos projets/ vos infrastructures ? Si oui, Lesquelles ?**

La réponse varie selon la définition d'études.

Des études préalables ont nécessairement été menées en vue de l'établissement des différents plans et programmes prévus par la réglementation française (Plan d'Exposition au bruit, Plan de Gêne sonore) et européenne (Cartes stratégiques de bruit, PPBE). Ainsi, sont actuellement en vigueur :

- Un PPBE infrastructure, approuvé le 14 mars 2013, avec les cartes stratégiques du bruit correspondantes.
- Un plan d'exposition au bruit (arrêté inter préfectoral n° 2012/4640 du 21 décembre 2012)
- Un plan de gêne sonore (arrêté du 30 décembre 2013).

Par ailleurs, chaque année, des courbes d'environnement sonore sont réalisées en interne, pour suivre l'évolution du bruit et la conformité de cette évolution aux hypothèses retenues lors de l'élaboration du PGS et du PEB. De plus, la Commission consultative de l'Environnement (CCE) de l'aéroport, le comité permanent de la CCE et la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), émanation de la CCE dédiée à la partie spécifique de l'aide aux riverains, font régulièrement l'objet de présentations d'études relatives aux nuisances sonores, inscrites à l'ordre du jour de ces instances de concertation. Par exemple, à la CCE du 25 juin 2019 a été présenté le bilan d'une étude dite PRISALT relative à une procédure opérationnelle de départ (prise d'altitude au décollage) et, à la CCE du 17 décembre 2019, ce sont les suites données à ces résultats dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc (GT Optibruit) qui ont été présentées.

Lors de cette même CCE de décembre 2019, la DGAC et ADP ont annoncé le principe de procéder à des études sur les conséquences d'un allongement de la piste 3 : l'objectif ciblé serait, lors des décollages face à l'est, un gain d'altitude au-dessus des villes à l'est de l'aéroport : les altitudes de survols des communes placées dans l'emprise du volume de protection environnemental (VPE) seraient augmentées, ce qui réduirait les niveaux de bruit perçus au sol par ces communes.

**3. Avez-vous connaissance des cartes de bruit stratégiques déjà réalisées sur le territoire et concernant vos infrastructures ? Si oui, merci de nous faire part de vos remarques, suggestions et de votre satisfaction les concernant (anomalies éventuelles constatées,....).**

Les cartes stratégiques de bruit annexées au PPBE de l'aérodrome de Paris Orly (période 2012-2017) ont été approuvées par arrêté interpréfectoral du 14 mars 2013.

Par ailleurs, d'autres cartes ont été réalisées pour des territoires également impactés par l'activité de la plateforme d'Orly : Métropole du Grand Paris, diverses communautés d'agglomérations... ont été élaborées ou sont en cours d'élaboration. Cependant, nous n'avons pas été associés à ces travaux.

**4. Avez-vous pris des dispositions visant à réduire certaines nuisances sonores en lien avec vos projets / infrastructures (depuis 10 ans environ) ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe.**

Voir tableau

**5. Quelles sont les mesures de réduction du bruit envisagées sur vos projets / infrastructures (d'ici 5 ans ou plus) ? Merci de compléter le tableau en Annexe.**

Les mesures prévues dans le PPBE en vigueur ont été mises en œuvre et sont rappelées dans le tableau.

Cependant, de nouvelles mesures de maîtrise des nuisances sonores seront prévues de manière plus précise dans le PPBE de l'aéroport d'Orly pour la période 2018-2023, en cours de finalisation.

**6. Quelles seraient les mesures de réduction de bruit envisageables ou à envisager, selon vous, sur vos infrastructures ?**

Ces mesures de réduction de bruit seront inscrites dans le PPBE pour la période 2018-2023.



En complément de ces mesures :

- concernant l'aide à l'insonorisation, des démarches de communication pour faire connaître le dispositif aux riverains permettraient de faire bénéficier de ce dispositif ceux qui sont éligibles mais ne le savent pas ou ne savent pas comment en bénéficier. ADP a engagé un plan de communication renforcé. Des relais au sein des collectivités, voire des actions complémentaires, notamment au niveau des communes, faciliteraient cependant leurs actions.

- concernant les restrictions d'exploitation de l'aéroport, mesure ultime de réduction de bruit (comme l'instauration d'un couvre-feu, qui existe déjà à Orly), il ne peut pas être donné de réponse à cette question à ce stade car une étude d'approche équilibrée sera menée fin 2020 par un prestataire privé, en lien avec ADP, en vue d'étudier les scénarios de restrictions.

Pour mémoire, une étude d'approche équilibrée doit être conduite conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 598/2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union. Parmi les restrictions envisageables, elle examinera la possibilité de fixer des exigences en termes de performances acoustiques auxquelles devraient se conformer les aéronefs circulant à Orly, sur certaines périodes sensibles (en particulier en bords de nuit), afin d'améliorer la maîtrise du bruit dans l'environnement.

Cette étude, basée sur le principe « d'approche équilibrée » défini par l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) pour la gestion du bruit sur les aéroports, consiste en une méthode d'action s'articulant autour de quatre « piliers » correspondant à des mesures graduées qui doivent être examinées dans l'ordre suivant :

- la réduction, à la source, du bruit des avions,
- procédures opérationnelles d'exploitation de moindre bruit,
- la planification et la gestion de l'utilisation des sols,
- le cas échéant, les restrictions d'exploitation.

Les restrictions ne doivent être mises en œuvre que s'il est démontré que les mesures sur les 3 autres piliers ne sont pas suffisantes pour atteindre l'objectif de réduction de bruit fixé.

**7. Avez-vous réalisé un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pouvant concerner le territoire de Grand Paris Sud ? Si oui, pouvez-vous nous le communiquer ?**

- PPBE de l'aérodrome de Paris Orly (période 2012-2017) approuvé par arrêté interpréfectoral du 14 mars 2013 (disponible sur le site de la Préfecture de l'Essonne : [http://www.essonne.gouv.fr/content/download/7935/51844/file/rapport\\_de\\_presentation\\_PEB\\_Orly.pdf](http://www.essonne.gouv.fr/content/download/7935/51844/file/rapport_de_presentation_PEB_Orly.pdf))

- le PPBE de l'aérodrome de Paris Orly pour la période 2018-2023 est en cours d'élaboration, pour une publication en 2020

**8. Communiquez-vous sur le bruit et ses nuisances à destination du public ? Si oui, merci de compléter le tableau joint en Annexe (Actions depuis 10 ans).**

Voir tableau

**9. Est-il possible de nous citer les possibilités envisageables de financements et de cofinancements d'actions de réduction de bruit, actuelles et futures, sur les infrastructures que vous gérez ?**

Les collectivités peuvent réaliser des avances pour le financement du dispositif d'aide à l'insonorisation afin d'accélérer le programme d'insonorisation des logements situés dans le plan de gêne sonore (PGS) de l'aéroport.

Par ailleurs, des réflexions sont en cours entre la DGAC et l'ANAH pour faciliter la coordination des aides pour les opérations de rénovation acoustique et thermique. Cependant, des initiatives locales pour assurer la coordination de ces aides, notamment dans le cadre d'opérations de rénovation de logements collectifs (sous forme d'OPAH ou de PIG en particulier), permettraient de permettre aux riverains concernés de pouvoir bénéficier de travaux de mise en conformité par rapport aux normes acoustiques et thermiques, en réduisant au maximum le reste à charge pour les foyers, en particulier pour les plus modestes.

## Actions menées depuis 10 ans

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif	Date	Observations
Planification urbaine	<p>Élaboration du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose au Plan Local d'Urbanisme des communes concernées et qui vise à organiser l'urbanisation proche des aéroports en préservant l'activité aéroportuaire.</p> <p>Révision du Plan de gêne sonore (PGS)</p> <p>Financement du dispositif d'aide à l'insonorisation et évolution du tarif de TNSA pour Paris-Orly selon les besoins (cf supra, question 1)</p>	<p>Le PEB définit les zones exposées au bruit engendré par les aéronefs. Il les classe en zones de bruit fort, dites A et B, et en zones de bruit modéré, dites C et D, dans lesquelles des règlements spécifiques d'urbanisme s'appliquent. Ces zones sont définies en fonction des valeurs d'indices évaluant la gêne due au bruit des aéronefs. A noter qu'en application de l'article L.112-9 du code de l'urbanisme dispose depuis 2009 que le PEB d'Orly ne comprend que les zones A et B. Pour autant, dans le périmètre défini par la zone C en vigueur jusqu'au 20 février 2009, certaines restrictions à l'urbanisation inhérentes à une zone C continuent de s'appliquer.</p> <p>Le plan de gêne sonore de l'aéroport de Paris-Orly définit les zones au sein desquelles la politique d'aide à l'insonorisation des riverains est mise en œuvre. Sa révision pour tenir compte de l'évolution du trafic aérien et donc des populations exposées aux nuisances sonores a conduit à l'augmentation du nombre de bénéficiaires potentiels de l'aide à l'insonorisation (123 902 habitants dans le PGS de 2013 contre 113 467 dans celui de 2004).</p>	<p>L'objectif est d'empêcher que de nouvelles populations ne viennent s'installer dans ces zones soumises aux nuisances sonores.</p> <p>Aide à l'insonorisation des riverains de l'aéroport</p>	<p>Arrêté inter préfectoral n° 2012/4640 du 21 décembre 2012</p> <p>PGS révisé et approuvé le 30 décembre 2013</p>	<p>Sur la période 2005-2018, 209.6 M€ ont été collectées dans le cadre de la TNSA, puis affectées au dispositif d'aide à l'insonorisation sur la plateforme de Paris-Orly.</p> <p>Sur la période 2008-2018, 15187 logements ont été insonorisés.</p>
Sensibilisation Communication Concertation	<p><b>Concertation :</b> Plusieurs instances de concertation existent sur la plateforme : - La commission consultative de l'environnement (CCE), instance de concertation entre les acteurs - Le comité permanent de la CCE - La commission consultative d'aide aux riverains (émanation de la CCE se prononçant sur l'attribution des aides aux riverains)</p> <p><b>Information :</b> Maison de l'Environnement et du Développement durable, ouverte en 1996</p> <p>Actions structurelles d'information à travers le site <a href="http://www.entrevoisins.org">www.entrevoisins.org</a></p> <p>Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France</p> <p>Site <a href="http://www.aideinsono.fr">www.aideinsono.fr</a></p> <p>Consultation des trajectoires réelles au travers de l'application informatique VITRAIL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)</p> <p>Amélioration de l'information concernant les nouveaux arrivants dans les plans d'exposition au bruit. Cette mesure vise à informer plus efficacement les riverains situés dans les zones de bruit, en renforçant le dispositif juridique applicable à l'information des nouveaux arrivants (locataires et acquéreurs) dans les PEB.</p>	<p>Espace d'accueil, d'information et de documentation</p> <p>site dédié aux riverains</p>	<p>Consultation « sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement » et « elle peut, de sa propre initiative, émettre des recommandations sur ces questions ». La CCE est obligatoirement consultée au cours des processus d'élaboration des principaux documents de planification relatifs au bruit (PEB et PGS) ou lorsqu'un projet de modification des procédures de circulation aérienne est en cours.</p> <p>Communication de proximité déployée par le Groupe ADP Dépôt des demandes d'aide financière à l'insonorisation en ligne, transmission des pièces justificatives sous format numérique</p>	<p>loi du 11 juillet 1985 relative à l'urbanisme au voisinage des aérodromes.</p>	<p>Article 94 de la Loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités</p>

<p><b>Etudes et suivi</b></p>	<p>Développement du réseau de monitoring du bruit</p> <p>Réalisation de l'étude SURVOL</p> <p>GT PRISALT</p> <p>GT Optibruit (poursuite de certaines des pistes explorées par le GT PRISALT)</p> <p>GT Gros Porteurs (issu du comité permanent) pour objectiver le bruit et l'évolution du trafic lié aux gros porteurs</p>	<p>Les premières stations de mesure ont été installées autour de l'aéroport de Paris-Orly en 1993. En 2013, 8 stations de mesures permanentes homologuées étaient installées. En complément des stations fixes, Groupe ADP met en œuvre trois stations temporaires</p> <p>Examen de procédures de vol favorisant la prise d'altitude au décollage</p> <p>Etudier de nouvelles méthodes optimisées de décollage afin de réduire le bruit, en maintenant le meilleur niveau de sécurité des vols et de fluidité du trafic aérien,</p> <p>Suivi de l'évolution du trafic spécifique des appareils dit « gros-porteurs »</p>	<p>Des bilans mensuels et un bilan annuel du réseau de mesure sont publiés sur le site internet <a href="http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Bilan/Bruit">http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Bilan/Bruit</a>.</p> <p>Mise en place d'une surveillance, sur plusieurs années, des effets des nuisances (bruit, pollution de l'air) liées à l'activité aéroportuaire en Ile-de-France</p> <p>Mise en place de stations de mesures complémentaires dès 2009</p> <p>Les études doivent permettre de maintenir les procédures antibruit des avions jusqu'à la hauteur de 3000 pieds (900 mètres), ce qui est conforme aux exigences de l'OACI, puis la phase de d'accélération douce qui s'ensuit doit participer à la diminution complémentaire des nuisances sonores.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- objectivation du brut, connaissance de la réalité du trafic, établir une typologie des aéronefs les plus bruyants</li> <li>- limiter les impacts des aéronefs les plus bruyants en bordure de nuit</li> </ul>	<p>2013</p> <p>2008,</p> <p>2019</p>	<p>L'étude rassemble des épidémiologistes de la DRASS, Bruitparif, Airparif, et est financée par la direction générale de la santé, la direction générale de l'aviation civile, la mission bruit de la direction générale de la prévention des risques, ainsi que par le conseil régional.</p> <p>Le projet initial proposé par l'association PRISALT (prise d'altitude rapide au décollage) n'a pas été retenu en l'état. En effet, des difficultés ont été constatées en matière de sécurité et de gestion des flux de départs.</p>
<p><b>Procédure réglementaire</b></p>	<p><b>Procédures opérationnelles :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Relèvement des altitudes d'approche</li> <li>• Mise en place des descentes continues</li> </ul> <p><b>Restrictions :</b> L'ensemble des restrictions actuellement en vigueur est synthétisé dans le schéma reproduit sous ce tableau. Les mesures les plus significatives sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Couvre-feu nocturne</li> <li>- Plafonnement du nombre de mouvements</li> <li>- Respect des trajectoires</li> </ul> <p><b>Dispositif de sanction :</b> Le non-respect des restrictions d'exploitation mises peut être sanctionné par des amendes (maximum 1 500 euros pour une personne physique et 40 000 euros pour une personne morale infligées par l'ACNUSA).</p>		<p>Les procédures de circulation aérienne prennent en compte les impacts environnementaux. L'objectif est de définir au maximum des procédures d'approche dites à moindre bruit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aucun décollage programmé d'avion équipé de turboréacteurs avec un départ parking entre 23h15 et 06h00. Aucun décollage pour retard accidentel après 23h30 ;</li> <li>- Aucun atterrissage d'avion équipé de turboréacteurs programmé entre 23h30 et 06h15.</li> </ul> <p>Limitation du nombre de créneaux horaires annuels à 250 000</p> <p>Création de volumes de protection environnementale (VPE) sur l'aérodrome de Paris-Orly : Le volume de protection environnementale est un volume de l'espace aérien associé à une procédure de départ ou une procédure d'arrivée dans lequel le vol doit être contenu pour des raisons environnementales.</p> <p>A Orly, ces sanctions concernent principalement les sorties de VPE. Une vingtaine d'amendes infligées aux compagnies aériennes chaque année</p>	<p>17 novembre 2011</p> <p>2012</p> <p>Décision ministérielle du 4 avril 1968</p> <p>Arrêté du 6 octobre 1994 (NB : l'article 131 de la Loi PACTE du 22 mai 2019 sanctuarise ces deux mesures majeures)</p> <p>Arrêté du 18 février 2003 (modifié par l'arrêté du 29 juillet 2009)</p>	<p>Le nombre de mouvements a oscillé entre 219 000 et 237 000 entre 2008 et 2018.</p>
<p><b>Autres types d'action : réduction du bruit à la source</b></p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La Direction Générale de l'Aviation Civile participe à l'élaboration de nouvelles normes relatives aux performances acoustiques des aéronefs au sein du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP), le comité technique du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).</li> <li>• Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée</li> </ul>	<p>Le CAEP est chargé de l'élaboration des normes de l'Annexe 16 – Protection de l'environnement, Vol I, II et III concernant le bruit des aéronefs, les émissions gazeuses et les émissions de CO2 des avions.</p>	<p>Renforcement des normes acoustiques des avions au niveau international.</p> <p>Cette mesure vise à inciter les compagnies aériennes à renouveler leurs flottes pour s'équiper d'avions plus performants du point de vue acoustique.</p>	<p>Arrêté du 26 février 2009 classant les aéronefs en six nouveaux groupes acoustiques</p>	

NB : Pour mieux visualiser les diverses restrictions d'exploitation de l'aéroport pour raisons environnementales, le lecteur est invité à consulter un schéma synthétique via le lien suivant :

[https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Restrictions\\_exploitation\\_raisonsenvironnementales\\_Orly.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/Restrictions_exploitation_raisonsenvironnementales_Orly.pdf)

### Actions programmées dans les 5 ans (prévisionnelles)

Remarque liminaire : il est rappelé que les actions envisagées seront déclinées dans le PPBE de l'aéroport d'Orly, qui sera publié en 2020, et auquel il sera utilement renvoyé.

Domaine	Intitulé action
Planification urbaine	Examen en CCE des hypothèses d'élaboration du PEB (prévu par le code de l'urbanisme) Poursuite du programme d'aide à l'insonorisation
Déplacements	
Aménagement des infrastructures	Etude sur l'allongement de la piste 3
Sensibilisation Communication Concertation	Poursuite du renforcement des instances de consultation : CCE, comité permanent, CCAR
Etudes et suivi	Poursuite du GT Gros Porteurs Participation au GT « nuisances sonores dues au trafic aérien » du Projet d'Aménagement Partenarial du Grand Orly Poursuite du GT Optibruit Etude d'approche équilibrée annoncée par Groupe ADP au cours de l'année 2020
Procédure réglementaire	Elaboration du PPBE (2018-2023) de l'aéroport d'Orly en 2020. Mesures de restriction supplémentaires pouvant découler de l'étude d'approche équilibrée

## **F.2 ANNEXE 2 : Motion relative au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly et motion relative à la mise à jour du PPBE et d'Orly 2018-2023**

---



PPBE 91  
2019-15

EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS  
DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE  
SEANCE DU 13 SEPTEMBRE 2016

**DELIBERATION N°4 : MOTION RELATIVE AU PROJET DE MODIFICATION  
DES TRAJECTOIRES AERIENNES DEPUIS ORLY**

Le Conseil de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, régulièrement convoqué, s'est réuni le 13 septembre deux mille seize à 19h00, 9 allée de la Citoyenneté à Lieusaint (77567), salle du conseil communautaire, sous la Présidence de Monsieur Francis CHOUAT, Président.

**Etaient présents :**

**Commune d'Evry :**

M. Francis CHOUAT, Mme Elodie FRANÇOIS, Mme Edith MAURIN, M. Farouk ALOUANI, Mme Najwa EL HAÏTE, M. Jacques LONGUET, Mme Florence BELLAMY, Mme Widad ALLOUCHY, Mme Farida AMRANI.

**Commune de Corbeil-Essonnes :**

M. Jean-Pierre BECHTER, Mme Martine BOUIN, Mme Pascaline VANDENHEEDE, M. Bruno PIRIOU.

**Commune de Savigny-le-Temple :**

Mme Marie-Line PICHERY, Mme Fatiha BENSALAM, M. Alain BRIARD.

**Commune de Grigny :**

M. Philippe RIO, Mme Fatima OGBI, M. Jacky BORTOLI, Mme Claire TAWAB, M. Pascal TROADEC, Mme Djouma DIARRA.

**Commune de Ris-Orangis :**

M. Stéphane RAFFALLI, Mme Françoise SURRAULT, M. Serge MERCIÉCA.

**Commune de Combs-la-Ville :**

M. Gilles-Edouard ALAPETITE, Mme Marie-Martine SALLES, Mme Françoise SAVY.

**Commune de Moissy-Cramayel :**

Mme Line MAGNE, M. Angelo VALERII, Mme Dorothee MOUREAUX.

**Commune de Courcouronnes :**

M. Stéphane BEAUDET, Mme Laurence HEQUET, M. Jean CARON.

**Commune de Lieusaint :**

M. Michel BISSON, Mme Valérie LENGARD.

**Commune de Gesson :**

M. Olivier CHAPLET, M. Jean-Louis DUVAL.

**Commune de Bondoufle :**

M. Jean HARTZ, Mme Sylvie BOIDÉ.

**Commune de Lisses :**

M. Thierry LAFON.

**Commune de Saint-Germain-lès-Corbeil :**

M. Yann PETEL.

**Commune de Vert-Saint-Denis :**

Mme Jeanine TRINQUECOSTES-DUPRIEZ suppléante de M. Eric BAREILLE.

**Commune de Soisy-sur-Seine :**

M. Jean-Baptiste ROUSSEAU.

**Commune de Nandy :**

M. René RÉTHORÉ.

**Commune de Villabé :**

M. Karl DIRAT.

**Commune Le Coudray-Montceaux :**

M. François GROS.

**Commune d'Étiolles :**

M. Philippe JUMELLE.

**Commune de Morsang-sur-Seine :**

M. Guy Rubens DUVAL.

**Absents excusés représentés :**

**Commune d'Evry :**

M. Ronan FLEURY donne pouvoir à Mme Elodie FRANCOIS.

Mme Danielle VALERO donne pouvoir à Mme Edith MAURIN.

M. Manuel VALLS donne pouvoir à M. Francis CHOUAT.

**Commune de Corbeil-Essonnes :**

M. M. Jean-Michel FRITZ donne pouvoir à M. Jean-Pierre BECHTER.

M. Jérôme BREZILLON donne pouvoir à Mme Farida AMRANI.

**Commune de Savigny-le-Temple :**

M. Dominique CAROTINE donne pouvoir à Mme Marie-Line PICHERY.

M. Maurice POLLET donne pouvoir à M. Alain BRIARD.

Mme Eléonore PAYS donne pouvoir à Mme Fatiha BENSALAM.

M. Hervé KITEBA SIMO donne pouvoir à M. Jean-Louis DUVAL.



PPBE 91  
2009-16

**Commune de Grigny :**

Mme Claire RENKLICAY donne pouvoir à M. Philippe RIO.

**Commune de Ris-Orangis :**

M. Stéphane MANDON donne pouvoir à M. Stéphane RAFFALLI.

**Commune de Combs-la-Ville :**

M. Bernard BAILLY donne pouvoir à Mme Marie-Martine SALLES.

**Commune de Moissy-Cramayel :**

Mme Marilyn HUMPHREY donne pouvoir à Mme Line MAGNE.

**Commune de Saint-Pierre-du-Perray :**

M. Vincent LORRIERE donne pouvoir à M. Michel BISSON.

**Commune de Saintry-sur-Seine :**

Mme Martine CARTAU-OURY donne pouvoir à M. Olivier CHAPLET.

**Commune de Tigery :**

M. Jean CROSNIER donne pouvoir à M. Jean-Baptiste ROUSSEAU.

**Absents excusés :**

**Commune d'Evry :**

M. Joseph NOUVELLON.

**Commune de Corbeil-Essonnes :**

Mme Nathalie BAUSIVOIR, Mme Frédérique GARCIA, M. Jean-François BAYLE, M. Redanga N'GAIBONA, M. Volkan AYKUT.

**Commune de Ris-Orangis :**

M. Ange BALZANO, Mme Nhu-Anh DESORMEAUX.

**Commune de Combs-la-Ville :**

M. Guy GEOFFROY.

**Commune de Saint-Pierre-du-Perray :**

Mme Catherine ALIQUOT-VIALAT.

**Commune de Réau :**

M. Alain AUZET.

**Le secrétaire de séance :** Mme Florence BELLAMY.

Nombre de membres en exercice : 76

Nombre de membres présents ou représentés : 65

Vu le code général des collectivités territoriales,

Vu le décret n° 9507493D du 15 décembre 1995 portant classement comme forêt de protection de la forêt de Sénart,

Vu la décision de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) proposant à la Commission consultative de l'environnement (CCE) la modification des trajectoires de vols au départ d'Orly,

Considérant l'impact du pôle d'Orly sur l'attractivité et le dynamisme du sud francilien où réside une grande partie de ses actifs,

Considérant néanmoins la volonté partagée de limiter les nuisances aériennes pour les populations riveraines et de concilier le développement économique avec le respect du cadre de vie et de notre environnement, incarné notamment par l'arrêté de 1994 limitant le nombre de créneaux annuels à 250 000, de mouvements annuels à 200 000 et instaurant le couvre-feu de 23h30 à 6h,

Considérant la nécessité de ne pas opposer les territoires entre eux et l'incohérence que pourrait constituer une décision de report des trajectoires d'un territoire vers un autre,

Considérant le caractère unilatéral et irrespectueux d'une telle décision prise sans aucune concertation ou pré-information des élus et populations concernés ainsi que des associations travaillant à la préservation de notre cadre de vie,

Considérant l'absence injustifiée des communes de Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart au sein des instances consultatives de la DGAC alors même que notre territoire est directement impacté par le survol et la pollution du trafic aérien (arrêté préfectoral de Région du 31 mars 2012 fixant la composition de la CCE),

Vu l'avis de la Commission cadre de vie, développement durable et travaux en date du 6 septembre 2016,

Sur proposition du Président,

Le Conseil de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart,

Après en avoir délibéré, à l'unanimité,

**S'OPPOSE** à la décision de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) proposant à la Commission consultative de l'environnement la modification des trajectoires de vols au départ d'Orly.

**DEMANDE** l'intégration et la représentation du territoire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC concernant les trajectoires et nuisances aériennes liées à l'aéroport d'Orly et notamment au sein de la Commission consultative de l'environnement.

**EXIGE** la mise en place d'un dialogue serein entre les autorités compétentes, les élus et associations de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud afin de revenir sur cette décision.

**PROPOSE** d'organiser, en lien avec les élus et les associations, une nouvelle rencontre avec la DGAC et les autorités compétentes.

**AUTORISE** le Président ou le Vice-président ayant délégation dans le domaine concerné à signer tous les documents relatifs à cette motion.

2016-09-20

Votes :

Nombre de votants : 65  
Votes Pour : 65  
Vote Contre : 0  
Abstention : 0

Le Président,

  
Francis HOUX

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte le ..... **20 SEP. 2016**

*La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois à compter de sa notification et/ou sa publication, d'un recours contentieux auprès du tribunal administratif de Versailles ou d'un recours gracieux auprès de la Communauté d'agglomération, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite d'acceptation, sauf exceptions prévues à l'article 21 de la loi du 12 avril 2000 relative aux droits des citoyens dans leurs relations avec les administrations et par les décrets d'application de ce texte. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois.*



## Note de Synthèse n° 3

---

### SEANCE DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE DU 09 FEVRIER 2021

#### OBJET : MOTION RELATIVE A LA MISE A JOUR DU PPBE D'ORLY 2018-2023

Considérant que le transport aérien et l'activité de la plateforme aéroportuaire de Paris Orly sont structurants pour l'économie, l'emploi et l'attractivité de notre territoire,

Considérant les problématiques de nuisances sonores et de pollution atmosphérique qu'engendre le transport aérien, et ses conséquences pour les riverains de la plate-forme d'Orly mais également pour les territoires plus éloignés, et notamment les communes de Grand Paris Sud,

Considérant l'impact significatif de ces nuisances sur la santé publique, ainsi que la dégradation et la dépréciation du cadre de vie des riverains survolés,

Constatant la forte mobilisation des associations de protection de l'environnement, des collectifs de riverains, des élus des territoires impactés par les activités aéroportuaires,

Considérant les difficultés de l'ensemble de la filière aéronautique, et singulièrement le transport aérien, liées à l'épidémie de la Covid-19 avec un impact sans précédent sur ces mêmes activités et sur l'emploi,

Considérant les aides publiques accordées au secteur du transport aérien pour faire face à la crise économique et sanitaire,

Considérant l'urgence climatique et la volonté des élus du territoire d'assurer la protection des habitants et des espaces naturels face au risque écologique du survol à basse altitude, et de favoriser un modèle de croissance soutenable et respectueux de l'environnement,

Constatant le retard pris dans l'élaboration du PPBE de 3<sup>ème</sup> échéance, censé couvrir la période 2018-2023 et présenté à l'approbation en 2021,

Considérant la proposition non concertée de révision du Plan d'Exposition au Bruit (PEB), prévoyant notamment de modifier, pour les vols au départ d'Orly par vent d'est, la trajectoire des avions en retour vers l'ouest en la décalant vers le sud, faisant ainsi passer les avions au-dessus du territoire de Grand Paris Sud,

Considérant le manque de concertation avec les acteurs locaux, les associations et les élus du territoire,



Il est proposé au conseil communautaire de :

- **REAFFIRMER** son opposition à tout projet de PPBE et de PEB qui seraient adoptés sans concertation préalable et sans étude d'impact indépendante et partagée.
- **REFUSER** tout transfert de nuisances par une modification des trajectoires.
- **APPELER** à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs économiques, politiques et sociaux du territoire.
- **DEMANDER** la réalisation d'une étude indépendante de l'impact des nuisances sonores et de la qualité de l'air sur le territoire qui devrait prendre en compte l'effet des mesures proposées sur les périodes de nuit et de jour.
- **DEMANDER** que les données des cartes de bruit du projet de PPBE 2018-2023, dont l'année de référence est 2016, soient traduites en tableaux permettant d'identifier l'impact des nuisances par commune et par département pour les populations impactées, logements, surfaces, et établissements de santé et d'enseignement, et puissent faire l'objet d'un comparatif entre les divers exercices de PPBE.
- **DEMANDER** notamment à l'Etat d'examiner les mesures suivantes : la mise en place d'une modulation de la redevance d'atterrissage en fonction du niveau d'émission sonore et de gaz à effet de serre des appareils afin d'inciter au développement et à l'utilisation d'aéronefs plus performants, l'adoption de procédures de décollage maximisant la pente de montée jusqu'à haute altitude (jusqu'à au moins 3000 m) et d'atterrissage en descente continue, l'extension du couvre-feu applicable aux opérations sur la plateforme aéroportuaire.
- **DEMANDER** à l'Etat d'intégrer les mesures de lutte contre les nuisances sonores aux critères de conditionnalité des aides publiques en faveur des entreprises du secteur aérien.
- **APPELLER** à la construction d'une gare TGV à Orly afin d'assurer l'intermodalité suite à la décision du gouvernement de supprimer les vols domestiques dont le trajet peut se faire en train en moins de 2h30.
- **INVITER** l'Etat à travailler dès à présent sur le PPBE de 4<sup>ème</sup> échéance pour aboutir à un document coconstruit avec les acteurs du territoire.

Je vous remercie de bien vouloir en délibérer.

### **F.3 ANNEXE 3 : FICHES DE SYNTHÈSE – ZONES A ENJEUX DE GESTION COMMUNALE OU COMMAUTAIRE**

---

Les 6 zones à enjeux prioritaires, à savoir celles qui comportent un enjeu important en terme de population exposée ou qui correspondent à de grandes infrastructures de transport – font l'objet de fiches techniques rappelant le diagnostic et proposant des typologies d'actions localisées.

**Zone à enjeu bruit**

## Avenues Jaurès Bur Pasteur

Zone n°: **MOI\_05**

**Hierarchie**

globale: 3  
communautaire: 1

Période d'exposition: Ln  
Multi-exposition: Non

GITT : Non  
GITT (inter)communale : Non

Commune: **MOISSY-CRAMAYEL**

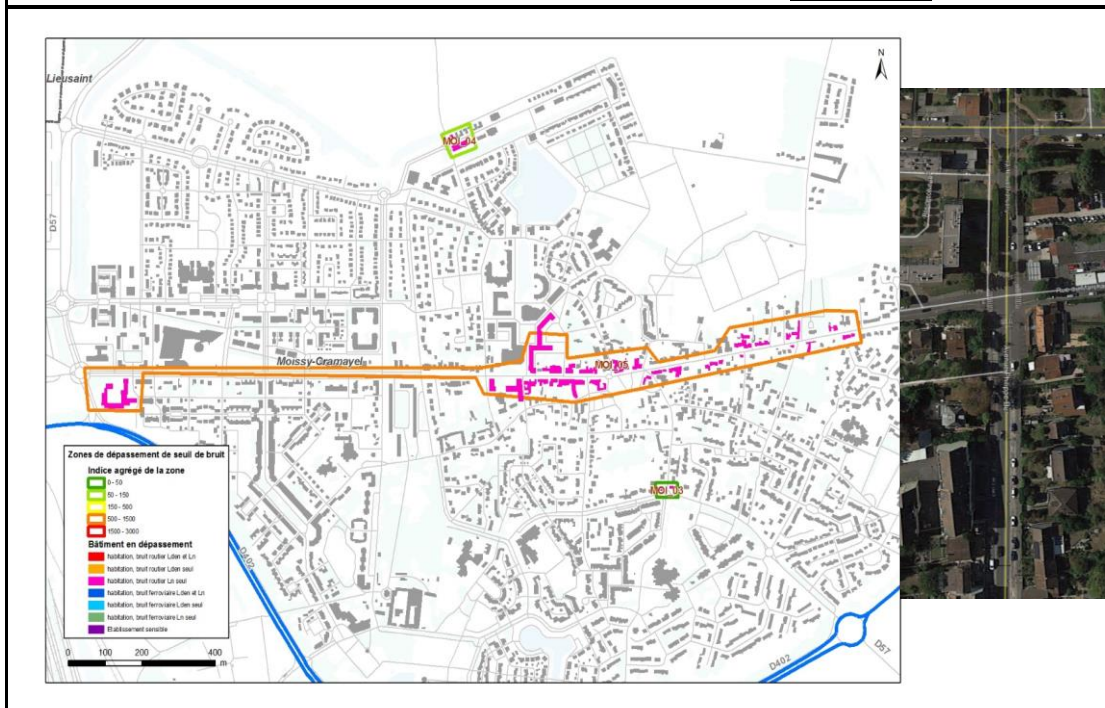
Gestion: **Commune**

Habitat: **Mixte**



**Grand Paris Sud**  
Seine-Essonne-Sénart

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	0
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	0
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	31
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	897
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	0
Indice agrégé IA :	897



### Caractéristiques de la voie

TMJA (CBS)	2 000	Pourcentage de poids-lourds :	13,2	Vitesse réglementaire :	30 / 50
Nombre de voie :	2x1	Ralentisseur :	3 (trapézoïdaux)		
Etat de la chaussée :	Moyen	Ecran acoustique :	Non		
Feux tricolores :	3	Séparateur :	Non		

**Remarques :** Les dépassements de seuil de bruit sont étrangement uniquement la nuit. Les hypothèses de trafic CBS et l'exposition réelle au bruit mériteraient quelques passages piétons en pavés. Séparateur non surélevé en pavé sur av Bur.

**Dépassements et objectifs acoustiques :** Des doutes sur la validité de la CBS. Dépassements de seuils uniquement de nuit (L<sub>n</sub>) d'environ +2 dB(A); soit un objectif de réduction de 2 à 7 dB(A) environ.

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		/	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10%+maintenanc	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**.	Gain à l'intérieur des logements uniquement.	Action à défaut de solution à la source.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL	x		/	2 dB(A)	La proportion actuelle des PL est forte.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu à vérifier, notamment l'absence de dépassement L<sub>den</sub>.

\* population moyenne par logement estimée à 2,3      \*\* coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement

**Zone à enjeu bruit**  
**Bd Decauville**

Zone n°: **EVR\_08**

**Hierarchie**

globale: 17  
communautaire: 2


Période d'exposition: Lden  
Multi-exposition: Non

GITT: Oui  
GITT (inter)communale: Oui

Commune: **EVRY-COURCOURONNES**

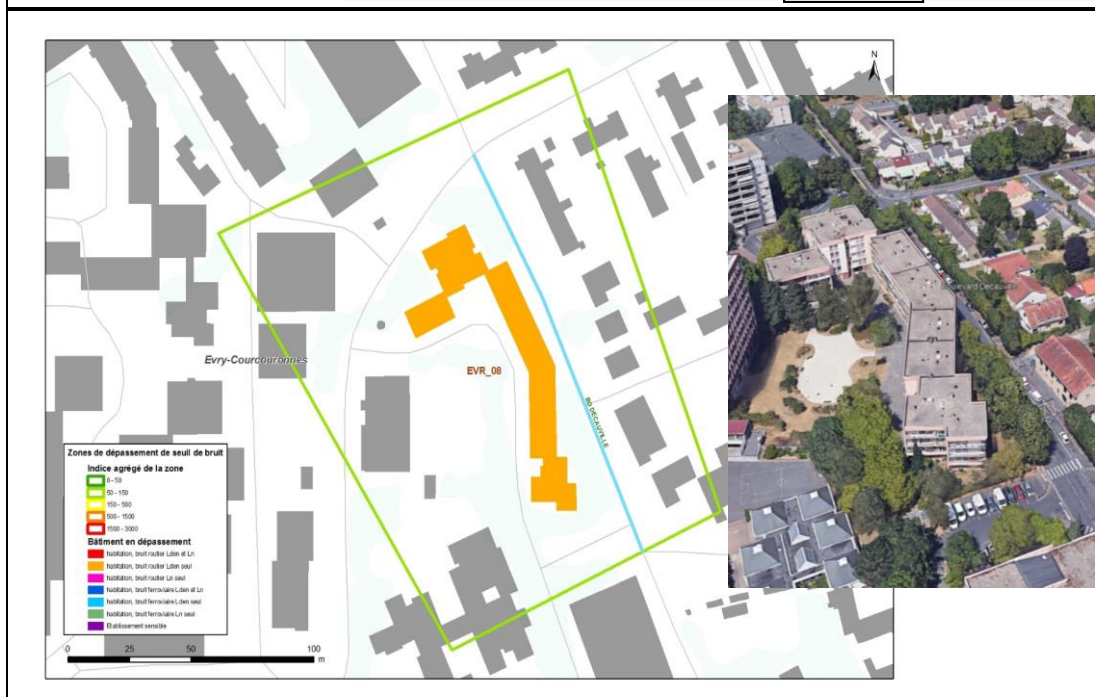
Gestion: **Commune**

Habitat: **Collectif**



**Grand Paris Sud**  
Seine - Essonne - Sénart

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	1
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	138
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	0
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	0
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	0
Indice agrégé IA :	138



**Caractéristiques de la voie**

TMJA (CBS): 11 068	Pourcentage de poids-lourds : 0,0	Vitesse réglementaire : 50
--------------------	-----------------------------------	----------------------------

Nombre de voies : 2x1	Ralentisseur : Non
Etat de la chaussée : Bon	Ecran acoustique : Non
Feux tricolores : Non	Séparateur : Non

**Remarques :** Le niveau d'exposition au bruit mériterait d'être vérifié aux différents étages.

**Dépassements et objectifs acoustiques :** Dépassements de seuils négligeables (+0,2 dB(A)) sur l'indicateur de journée L<sub>den</sub> ; soit un objectif de réduction de 0 à 5 dB(A) environ.

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		Faible	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10% + maintenance	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**. Gain à l'intérieur des logements uniquement.		Action à défaut de solution à la source. Immeubles assez récents peut-être déjà suffisamment isolés.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL		x	/	/	Trafic PL nul.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu très faible a priori : vérifier exposition effective et protections (isollements acoustiques) existantes.

\* population moyenne par logement estimée à 2,3      \*\* coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement



**Zone à enjeu bruit**  
**Rue de Paris**

Zone n°: **LIS\_03**

**Hierarchie**

globale: **19**


communautaire: **3**

Période d'exposition: **Lden**

Multi-exposition: **Non**

GITT: **Oui**

GITT (inter)communale: **Oui**



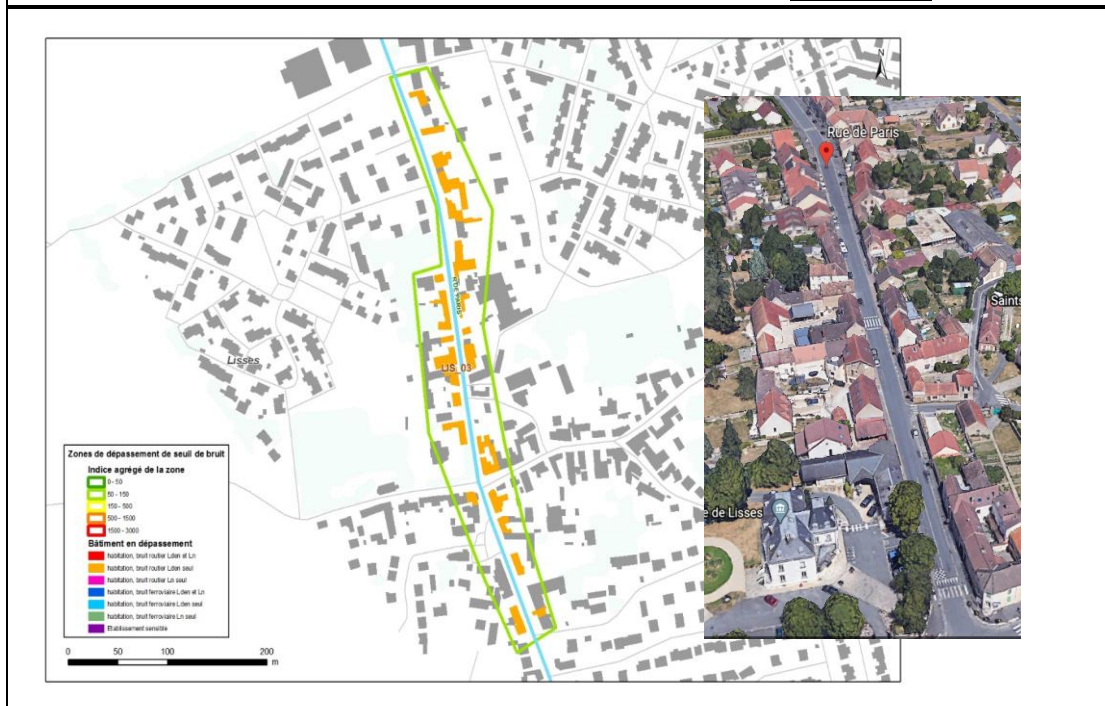
**Grand Paris Sud**  
Seine-Essonne-Sénart

Commune: **LISSES**

Gestion: **GPS**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	<b>33</b>
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	<b>112</b>
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	<b>0</b>
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	<b>0</b>
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	<b>0</b>
Indice agrégé IA :	<b>112</b>



**Caractéristiques de la voie**

TMJA (CBS)	13 892	Pourcentage de poids-lourds :	0,0	Vitesse réglementaire :	50
Nombre de voie :	2x1	Ralentisseur :	2 (trapézoïdaux)		
Etat de la chaussée :	Bon	Ecran acoustique :	Non		
Feux tricolores :	2	Séparateur :	Non		

**Remarques :** Le niveau d'exposition au bruit mériterait d'être vérifié.

**Dépassements et objectifs acoustiques :** Dépassements de seuils sur l'indicateur de journée L<sub>den</sub> d'environ 1 / 3 dB(A) ; soit un objectif de réduction de 1 à 8 dB(A) environ.

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		Faible	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10%+maintenanc	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**	Gain à l'intérieur des logements uniquement.	Action à défaut de solution à la source.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL		x	/	/	Trafic PL nul.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu réduit a priori : vérifier l'exposition effective au bruit.

\* population moyenne par logement estimée à 2,3      \*\* coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement

**Zone à enjeu bruit**

## Rue du Marquis de Raies

Zone n°: **EVR\_05**

**Hierarchie**

globale: 21

communautaire: 5

Période d'ex position: Lden

Multi-ex position: Non


GITT : Oui

GITT (inter)communale : Oui

Commune: **EVRY-COURCOURONNES**

Gestion: **GPS**

Habitat: **Collectif**



**Grand Paris Sud**  
Seine-Essonne-Sénart

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	1
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	107
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	0
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	0
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	0
Indice agrégé IA :	107



### Caractéristiques de la voie

TMJA (CBS) : 9 780      Pourcentage de poids-lourds : 0,0      Vitesse réglementaire : 50

Nombre de voie : 2x1 VL et 2x1 Bus      Ralentisseur : 1

Etat de la chaussée : Bon      Ecran acoustique : Non

Feux tricolores : Non      Séparateur : Oui

**Remarques :** 2 voies bus de l'autre côté du séparateur. Feu tricolore en face du bâtiment considéré. Voies de chemin de fer à quelques mètres en contrebas. Bus non modélisés dans CBS, pas de dépassement ferroviaire.

**Dépassements et objectifs acoustiques :** Dépassements de seuils de moins de 1 dB(A) sur l'indicateur de journée L<sub>den</sub> ; soit un objectif de réduction de 1 à 6 dB(A) environ.

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		Faible	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10%+maintenanc	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**	Gain à l'intérieur des logements uniquement.	Action à défaut de solution à la source. Immeubles assez récents sans doute déjà suffisamment isolés.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL		x	/	/	Trafic PL nul.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu faible ou nul a priori : vérifier exposition effective et protections (isolements acoustiques) existantes.

\* population moyenne par logement estimée à 2,3      \*\* coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement

**Zone à enjeu bruit**  
**Rue de Villeroy**

Zone n°: **BON\_01**

**Hierarchie**

globale: **38**

communautaire: **9**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **Non**

GITT: **Oui**

GITT (inter)communale: **Oui**



**Grand Paris Sud**  
Seine-Essonne-Sénart

Commune: **BONDOUFLE**

Gestion: **GPS**

Habitat: **Individuel**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	<b>9</b>
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	<b>20</b>
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	<b>3</b>
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	<b>10</b>
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	<b>1</b>
Indice agrégé IA :	<b>28</b>

(Faculté des Métiers)



**Caractéristiques de la voie**

TMJA (CBS): <input type="text" value="17 284"/>	Pourcentage de poids-lourds: <input type="text" value="16,4"/>	Vitesse réglementaire: <input type="text" value="50"/>
Nombre de voie: <input type="text" value="2x1"/>	Ralentisseur: <input type="text" value="2 (trapézoïdaux)"/>	
Etat de la chaussée: <input type="text" value="Bon"/>	Ecran acoustique: <input type="text" value="Non"/>	
Feux tricolores: <input type="text" value="Non"/>	Séparateur: <input type="text" value="Non"/>	

**Remarques:** Le niveau d'exposition au bruit mériterait d'être vérifié.  
Les façades de maisons et établissement sensible sont assez éloignées de la rue.

**Dépassements et**

**Objets acoustiques:** Dépassements de seuils sur l'indicateur  $L_{den}$  de seulement 1 à 2 dB(A), la nuit dépassement faible de 0,8 dB(A) ; soit un objectif de réduction de 1 à 7 dB(A)

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		Faible	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10%+maintenanc	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**. Gain à l'intérieur des logements uniquement.		Action à défaut de solution à la source.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL	x		/	3 dB(A)	La proportion actuelle des PL est très élevée.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu réduit à priori: vérifier l'exposition effective au bruit.

\* population moyenne par logement estimée à 2,3      \*\* coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement

**Zone à enjeu bruit**  
**Rue Charles de Gaulle**

Zone n°: **BON\_02**

**Hiérarchie**

globale: **45**

communautaire: **10**

Période d'exposition: **Lden**

Multi-exposition: **Non**


GITT : **Oui**

GITT (inter)communale : **Oui**

Commune: **BONDOUFLE**

Gestion: **GPS**

Habitat: **Individuel**



**Grand Paris Sud**  
Seine-Essonne-Sénart

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	<b>3</b>
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	<b>12</b>
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	<b>0</b>
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	<b>0</b>
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	<b>0</b>
Indice agrégé IA :	<b>12</b>



**Caractéristiques de la voie**

TMJA (CBS) **8 276**      Pourcentage de poids-lourds : **0,0**      Vitesse réglementaire : **50**

Nombre de voie : **Sens unique**      Ralentisseur : **Non**

Etat de la chaussée : **Mauvais**      Ecran acoustique : **Non**

Feux tricolores : **Non**      Séparateur : **Non**


**Remarques :** Le niveau d'exposition au bruit mériterait d'être vérifié.  
Maisons anciennes; peu d'ouvertures sur rue au sud.

**Dépassements et objectifs acoustiques :** Dépassements de seuils de moins de 1 dB(A) sur l'indicateur de journée L<sub>den</sub>; soit un objectif de réduction de 1 à 6 dB(A) environ.

Actions possibles	Oui	Non	Coût	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		Faible	2 à 3 dB(A)	A 30 km/h; pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement acoustique	x		+10%+maintenanc	1 à 2 dB(A)	Gain faible car vitesses faibles.
Ecran acoustique		x	/	/	Pas adapté.
Merlon		x	/	/	Pas adapté.
Isolation de façade	x		Variable**. Gain à l'intérieur des logements uniquement.	/	Action à défaut de solution à la source. Immeubles assez récents sans doute déjà suffisamment isolés.
Aménagement des voies		x	/	/	/
Restriction PL		x	/	/	Trafic PL nul.
Mise en place d'onde verte		x	/	/	/

**Évolution prévisible de la voie - Enjeux**

Pas de projet identifié. Enjeu faible a priori : vérifier exposition effective et protections (isollements acoustiques) existantes.



\*population moyenne par logement estimée à 2.3      \*\*coût estimatif : 7 000 €/par maison individuelle, 5 000 €/par appartement

## F.4 ANNEXE 4 : GENERALITES SUR LE BRUIT

### F.4.1 Unités et indices acoustiques

#### F.4.1.1 La pression acoustique

Le bruit est dû à une variation rapide de la pression régnant dans l'atmosphère. La pression acoustique est la différence entre la pression instantanée et la pression atmosphérique (notre oreille n'est pas sensible aux variations de la pression atmosphérique, qui se produisent trop lentement).

La pression acoustique s'exprime en Pa (Pascal) et on la note « p ».

#### F.4.1.2 Le décibel : dB

La sensation auditive de bruit est liée physiologiquement au logarithme de la pression acoustique « p ». De manière à caractériser le niveau sonore d'un bruit, on utilise une unité basée sur le logarithme : le décibel, noté dB.

Le niveau de pression acoustique  $L_p$  se déduit donc de la relation suivante :

$$L_p = 10 \times \text{Log} \left( \frac{p^2}{p_0^2} \right)$$

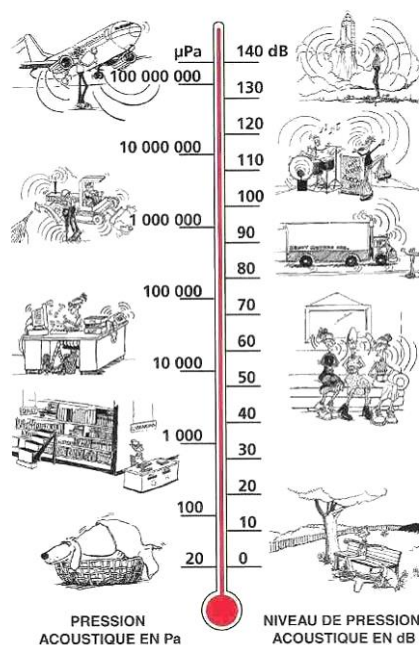
avec

p : La pression acoustique

$p_0$  : La pression acoustique audible minimale, soit 20  $\mu\text{Pa}$

Dans la réalité, l'échelle de niveaux sonores auxquels nous pouvons être exposés varie de 10 à 140 dB.

Voici quelques exemples ci-contre :

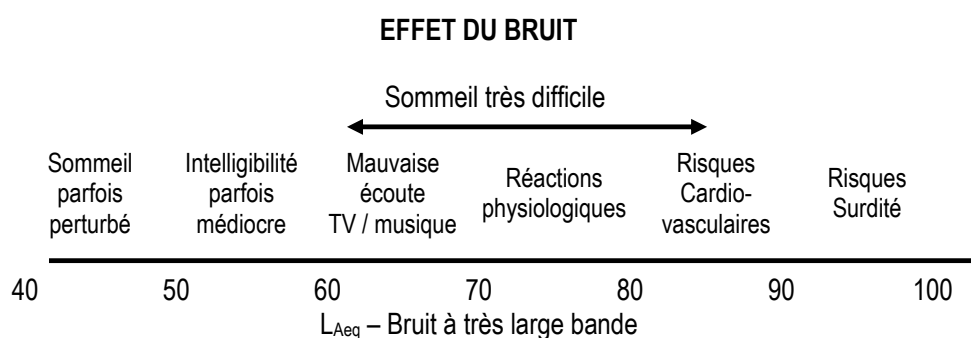


### F.4.1.4 La pondération A : le dB(A)

L'oreille humaine joue le rôle d'un filtre en fonction des fréquences du bruit : elle atténue certaines fréquences (inférieures à 1 000 Hz et supérieures à 4 000 Hz) et en amplifie d'autres (celles comprises entre 1 000 Hz et 4 000 Hz).

De manière à restituer la « courbe de réponse » de l'oreille, on utilise une courbe de pondération, dite « courbe de pondération A ». On pourra ainsi définir un niveau sonore en dB(A) qui sera représentatif de la sensation auditive humaine.

Le dB(A) est l'unité la plus fréquemment utilisée en ce qui concerne la caractérisation des bruits dans l'environnement. L'échelle de niveaux ci-dessous illustre quelques effets du bruit sur l'homme :



### F.4.1.5 L'addition de niveaux sonores

Les lois physiques et physiologiques liées au bruit imposent une arithmétique particulière. En effet, l'addition de 2 niveaux sonores ne se fait pas du tout de la même manière que l'addition de deux nombres classiques : **60 dB + 60 dB ne font pas 120 dB !**

Pour simplifier, nous ne rappellerons ici que les règles de base qui illustrent l'addition des niveaux sonores :

Doublement de la puissance :

$$60 \text{ dB} \oplus 60 \text{ dB} = 63 \text{ dB}$$

**Quand on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 dB.** Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 dB (toutes choses restant égales par ailleurs : % PL, vitesses, fluidité...)



Effet de masque :

$$60 \text{ dB} \oplus 70 \text{ dB} = 70 \text{ dB}$$

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore résultat est au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

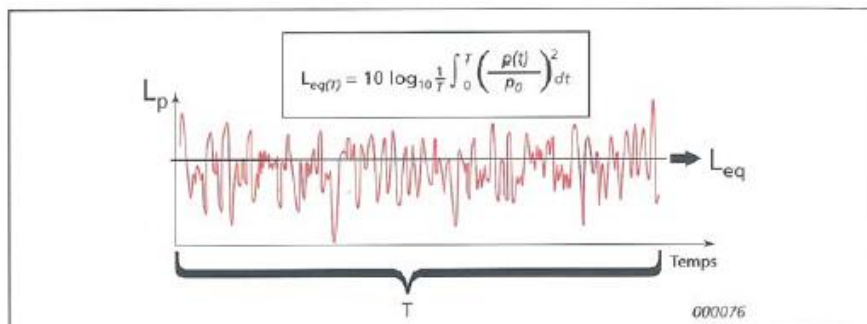


**F.4.1.6  $L_{eq}$  et  $L_{Aeq}$**

La plupart du temps, les bruits auxquels nous sommes soumis ne sont pas stables, leur niveau varie rapidement avec le temps : ce sont des bruits fluctuants (le bruit routier en est un exemple).

Il n'est alors plus possible de caractériser un tel bruit par son niveau sonore instantané. On utilise donc dans ce cas un indicateur appelé « niveau sonore (énergétique) continu équivalent » et noté  $L_{eq,T}$  ou  $L_{Aeq,T}$  (pour les bruits exprimés en dB(A)), T étant la période de temps sur laquelle on détermine cet indice.

Sur une période déterminée T, le  $L_{eq}$  est le niveau de bruit constant (stable dans le temps) qui aurait la même énergie que le bruit fluctuant considéré. Ce niveau continu équivalent constitue en quelque sorte une moyenne énergétique des niveaux de bruit.



En bruit routier, en France, on utilise les indices

- $L_{Aeq}(6h-22h)$  pour la période diurne,
- et l'indice  $L_{Aeq}(22h-6h)$  pour la période nocturne ;

ils sont mesurés ou calculés à 2m en avant de façades, en tenant compte des réflexions sonores sur celles-ci.

La réglementation française impose parfois des valeurs limites admissibles pour la contribution sonore de la route impliquée ; par exemple, dans le cadre de la création de voies nouvelles, d'une modification significative, ou encore dans le cadre d'une opération de rattrapage de points noirs de bruit.

On utilise également aujourd'hui les indices européens  $L_n$  (ou  $L_{night}$ ) pour la nuit et l'indice  $L_{den}$  représentatif de la période journalière de 24h (voir paragraphe suivant).

#### F.4.1.7 Définition du niveau jour-soir-nuit : $L_{den}$

Dans le cadre de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et des Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), on travaille sur la base des indices européens  $L_{den}$  (indice de 24h) et  $L_n$  (indice nocturne sur la période 22h-6h en France) :

Les cartes de bruit sont éditées selon deux indices acoustiques de 'niveau' ('level' en anglais, symbolisé 'L') :

- L'indice acoustique nocturne  $L_n$  ou  $L_{night}$  ('n' pour 'night' : la 'nuit' en anglais), indice du niveau sonore moyen annuel entre 22h et 6h.
- L'indice de la journée de 24h :  $L_{den}$  ('d' pour 'day' : le 'jour', 'e' pour 'evening' : le 'soir', 'n' pour 'night' : la 'nuit').

Le  $L_{den}$  est un niveau de bruit moyen annuel perçu sur une journée de 24 heures, en incluant des pondérations 'pénalisations' pour les périodes de soirée ('evening' : 18h-22h en France) et de nuit ('night' : 22h-6h en France) ; il n'y a pas de pondération sur la période de jour ('day' : 6h-18h en France).

L'unité utilisée pour ces indices est le décibel pondéré A, unité logarithmique symbolisée par dB(A).

Le niveau jour-soir-nuit  $L_{den}$  en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \left( \frac{1}{24} \right) \left( 12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right) \right\}$$

**Sachant que c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné** (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de  $L_{den}$  se situe à 4m au-dessus du sol dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une Cartographie du Bruit Stratégique concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments.



## F.4.2 Approches technique et réglementaire

### F.4.2.1 Valeurs des dépassements de seuil de bruit

L'arrêté du 4 avril 2006 précise ce que sont les dépassements des valeurs limites (qui sont représentés par les cartes de type C de la CBS).

Les seuils de dépassements sont valables en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de soins) selon la famille de source sonore considérée et selon les indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$ , ils sont les suivants (en dB(A)) :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
$L_{den}$	55	68	73	71
$L_n$	/	62	65	60

*Valeurs limites en dB(A) fixées à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006*

### F.4.2.2 Paramètres influents du bruit routier

Les paramètres principaux influant sur les niveaux sonores seront notamment :

- le trafic : le débit, son contenu en véhicules poids-lourds, la vitesse de circulation, l'allure (fluide, pulsée...),
- la nature du revêtement de chaussée, la pente de la voie,
- la nature du sol environnant, les obstacles à la propagation sonore, des éléments réfléchissants ou absorbants, etc.,
- les conditions météo (celles-ci sont d'autant plus importantes que l'on s'éloigne de la route).

### F.4.2.3 Échéances réglementaires

Au niveau européen, la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, date du 25 juin 2002.

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et aux Plans de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont pour la France :

- Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- 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 et modifiant le code de l'urbanisme
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 7 juin 2007 : Circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants.

#### Première échéance

##### **2007 : Cartes de bruit stratégiques (CBS)**

Il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 6 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 60 000 trains / an, les grands aéroports (de plus de 50 000 mouvements par an).

##### **2008 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**

Il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées (en principe pour 2007), comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

#### Deuxième échéance

##### **2012 : Cartes de bruit stratégiques (CBS)**

Il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 3 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 30 000 trains / an.

##### **2013 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)**

Il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées en 2012, comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

Les échéances suivantes se déclinent ensuite tous les 5 ans respectivement après les échéances respectives de CBS et de PPBE (sauf modification majeure justifiant d'une révision plus rapide).

## F.5 ANNEXE 5 : LEXIQUE SOMMAIRE DES ABREVIATIONS

A	:	Autoroute / pondération A
ACNUSA	:	Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroporutaires
ADEME	:	Agence De l'Environnement et de la Maitrise de l'Energie
ANRU	:	Agence Nationale de Rénovation Urbaine
ANSES	:	Agence nationale de sécurité sanitaire
ADP	:	Aéroports de Paris
APRR	:	société des Autoroutes Paris Rhin Rhône
BHNS	:	Bus à Haut Niveau de Service
CBS	:	Cartographie deBruit Stratégique
CCE	:	Commission Consultative de l'Environnement (aéroport de Paris-Orly)
CD	:	Conseil Départemental
CE	:	Commission Européenne
CEREMA	:	Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CH	:	Centre Hospitalier
CidB	:	Centre d'information et de documentation sur le Bruit
CMA	:	Cahmbre des Métiers et de l'Artisanat
CMP	:	Centre Médico-Psychologique
dB	:	décibel (unité logarithmique de niveau de pression sonore)
dB(A)	:	décibel pondéré A (unité normalisée en acoustique de l'environnement)
DDT	:	Direction Départementale des Territoires
DGAC	:	Direction Générale de l'Aviation Civile
DiRIF	:	Direction des Routes d'Ile-de-France
$D_{nT,A,tr}$	:	Valeur d'isolement acoustique de façade contre les bruits extérieurs en dB(A)
DRIEA	:	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipement et de l'Aménagement
DRIEE	:	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie
DUP	:	Déclaration d'Utilité Publique
ENS	:	Espace Naturel Sensible
EPA	:	Etablissement Public d'Aménagement
EPCI	:	Etablissement Public de Coopération Intercommunale
GIT	:	Grande Infrastructure de Transport
GITT	:	Grande Infrastructure de Transport Terrestre
GPS	:	Grand Paris Sud
ICPE	:	Installations Classées pour la Protection de l'Environnement
ICPE-A	:	ICPE soumise à Autorisation
INSEE	:	Institut national de la statistique et des sciences économiques
$L_{Aeq}(22h-6h)$	:	Niveau sonore équivalent sur la période nocturne 22h-6h
$L_{Aeq}(6h-22h)$	:	Niveau sonore équivalent sur la période diurne 6h-22h

L <sub>d</sub> OU L <sub>day</sub>	:	Indice sonore européen du jour (période 6h-18h en France)
L <sub>den</sub>	:	Indice sonore européen sur 24h « jour-soir-nuit »
L <sub>e</sub> OU L <sub>evening</sub>	:	Indice sonore européen du soir (période 18h-22h en France)
L <sub>n</sub> OU L <sub>night</sub>	:	Indice sonore européen nocturne (période 22h-6h en France)
MOS	:	Mode d'Occupation des Sols
NPNRU	:	Nouveau Programme National de Rénovation Urbaine
OAP	:	Orientations d'Aménagement et de Programmation (du PLU)
OMS	:	Organisme Mondial de la Santé
OPAH	:	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PADD	:	Projet d'Aménagement et de Développement Durables (du PLU ou du SCoT)
PCAET	:	Plan Climat-Air-Energie Territorial
PDU	:	Plan de Déplacements Urbains
PEB	:	Plan d'Exposition au Bruit (aéroports)
PL	:	Poids-Lourds
PLH	:	Plan Local de l'Habitat
PLU	:	Plan Local d'Urbanisme
PLUi	:	Plan local d'urbanisme intercommunal
PMIE	:	Plan de Mobilité Inter-Entreprises
PNB	:	Point Noir de Bruit
PNBf	:	PNB ferroviaire
PNRU	:	Programme National de Rénovation Urbaine
PPBE	:	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
P+R	:	Parc Relais automobile
RD	:	Route Départementale
RER	:	Réseau Express Régional
RN	:	Route Nationale
SAN	:	Syndicat d'Agglomération Nouvelle
SDVD	:	Schéma De Voirie et de Déplacements
SRCE	:	Schéma Régional de Cohérence Ecologique
SCoT	:	Schéma de Cohérence Territoriale
SETRA	:	Service d'études sur les transports les routes et leurs aménagements (aujourd'hui intégré au CEREMA)
SIG	:	Système d'Information Géographique
SNCF Réseau	:	Gestionnaire national des infrastructures du Réseau Ferré National
TCSP	:	Transport en Commun en Site Propre
TMJA	:	Trafic Moyen Journalier Annuel, décliné en TMJA(véhicule)
TTME	:	Tram-Train Massy-Evry
TV	:	Tous Véhicules ; en routier, comprenant VL et PL
VL	:	Véhicule Léger
VLi	:	Valeur Limite
ZAC	:	Zone d'Aménagement Concerté

## **F.6 ANNEXE 6 : AVIS DU PUBLIC ET REPONSES DE L'AGGLOMERATION**

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 12 mai 2021 au 12 juillet 2021, en ligne sur [participer.grandparissud.fr](http://participer.grandparissud.fr) et en format papier au siège de l'hôtel d'agglomération ; pendant cette période, le public a pu consulter le document et émettre ses observations.

Quatre avis ont été rendus.

**1) De : M. S.**

**Envoyé : mardi 1 juin 2021 13:34**

À : [transition.ecologique@grandparissud.fr](mailto:transition.ecologique@grandparissud.fr)

Objet : Nuisance sonore

*Bonjour les nuisances sonores sont de pire en pire en ville il y a de plus en plus de bus diesel vetustes qui circulent en villes et des motos avec des pots non homologués ! Il serait temps je pense de prendre des mesures afin de diminuer c est nuisances que l ont subi en permanence .  
Cordialement*

De : M. S

Envoyé : jeudi 24 juin 2021 13:34

À : MAINFROID Bérengère <[B.MAINFROID@grandparissud.fr](mailto:B.MAINFROID@grandparissud.fr)>

Objet : Transition écologique

*Bonjour J'attends toujours une réponse concernant l augmentation de la fréquence des bus avec des vieux bus diesel et la pollution et le bruit que l'on subit en permanence au Coudray Montceaux je vous signale que ile de France mobilité est responsable de toutes ces nuisances mais après plusieurs plaintes ils veulent rien entendre c est même de pire en pire il ne respecte pas les riverains ils font circuler des bus vide sur l avenue en permanence avec inscrit retour dépôt ne prend pas de voyageur !! Notre petite ville est un dépôt de bus maintenant ?  
Cordialement*

**Réponse apportée :**

Lors de la concertation sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement, vous nous avez alertés sur deux problèmes :

- La circulation de « bus diesel vétustes » : la qualité des bus est du ressort d'Ile-de-France Mobilités. Dans le cadre de son Plan Bus, auquel l'agglomération a participé, Ile-de-France Mobilités s'est engagée à renouveler l'ensemble de ses bus. L'objectif annoncé est une flotte composée intégralement de véhicules fonctionnant au biogaz ou à l'électrique d'ici 2030.

- La circulation de « motos avec des pots non homologués » : de telles vérifications sont difficiles, notamment car elles ne doivent pas donner lieu à des courses poursuites dans les rues du Coudray-Montceaux. La police municipale doit opérer en conjonction avec la Gendarmerie nationale. Vous pouvez lui communiquer de plus amples informations afin qu'elle puisse cibler son action.

Nous vous remercions pour votre participation et nous vous assurons de notre prise en compte de tous les volets de la prévention du bruit dans l'agglomération.

**2) De : M. G.****Envoyé : dimanche 6 juin 2021 13:02****À : TRANSITION ECOLOGIQUE <TRANSITION.ECOLOGIQUE@grandparissud.fr>****Objet : AVIS SUR PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE GRAND PARIS SUD**

Bonjour,

Suite à votre enquête sur le site de l'agglomération Grand Paris Sud, je souhaiterais attirer votre attention sur une zone particulièrement bruyante se trouvant sur la commune du Coudray-Montceaux à savoir la Nationale 7, l'avenue Charles de Gaulle, depuis la construction de la gare routière nous avons pu constater des nuisances sonores par le passage incessant des bus, dont certains sont particulièrement bruyants et polluants, ceci en augmentation constante année par année, ainsi que l'augmentation du passage des poids lourds suite à la création de la zone des haies blanches avec tous ses entrepôts.

Il faut souligner aussi la pollution des gaz d'échappement par la circulation de ces bus et poids lourds, si l'on rajoute la circulation automobile aux heures de pointe, cela devient irrespirable pour les riverains, sans compter que tous ces bruits nuisent à la tranquillité et à la santé. Que comptez-vous faire

Pour diminuer toutes ces nuisances.

Nous en parlons en connaissance de cause, car nous avons vu l'évolution de cette commune, nous y habitons depuis plus de 40 ans.

Dans l'attente,

Cordialement,

Mr G.

**Réponse apportée :**

Globalement, le nombre d'heures-kilomètres de circulation automobile en Ile-de-France mesuré en heures-kilomètres a doublé en cinq ans. Le Coudray-Montceaux n'échappe pas à ce phénomène.

Nous agissons à plusieurs termes.

A court terme, l'organisation des voiries de la commune vise à modérer les nuisances. La réalisation des zones économiques du Coudray-Montceaux prévoit des aménagements pour que les flux n'impactent pas le cœur de ville. Il nous faut nous pencher sur vos constats. Pour cela, nous avons besoin que vous nous indiquiez les moments et endroits spécifiques afin que la police municipale puisse vérifier ce qu'il en est.

A moyen terme, nous comptons sur le Plan Bus, auquel l'agglomération a participé, dans lequel Ile-de-France Mobilités, en charge des bus, s'est engagée à renouveler l'ensemble de ses véhicules. L'objectif est une flotte composée intégralement de bus fonctionnant au biogaz ou à l'électrique d'ici 2030. Cela aura un impact important.

Enfin, à moyen et plus long termes, la solution pérenne réside dans une autre organisation de l'Ile-de-France, pour éviter la concentration des mouvements vers la capitale au profit de pôles plus autonomes. Notre objectif est donc de faire de Grand Paris Sud un lieu de vie le plus « complet » possible, c'est-à-dire avec un équilibre habitat-emploi-équipement local qui limite les besoins de déplacements quotidiens et permet de développer des modes de transports de proximité, respectueux des habitants et de l'environnement.

Nous vous remercions pour votre participation et nous vous assurons de notre prise en compte de tous les volets de la prévention du bruit dans l'agglomération.

**3) De : Mme R.****Envoyé : jeudi 17 juin 2021 17:08****À : TRANSITION ECOLOGIQUE <TRANSITION.ECOLOGIQUE@grandparissud.fr>****Objet : Transition écologique**

Bonjour,

Pour faire suite à votre enquête je me permets de vous dire que les autocars ou bus ont beaucoup augmenté depuis ces dernières années en centre ville, alors que la population n'a pas augmenté dans notre petite ville du Coudray-Montceaux. On voit tous les jours des bus tourner à vide sans voyageurs. Nous sommes riverains depuis plusieurs années et nous avons ressenti une nette dégradation de l'environnement au Coudray-Montceaux c'est dernière année.

*Nous sommes exposé au bruit et à la pollution des autocars du matin au soir très tard et du lundi au dimanche. Cordialement*

Réponse apportée :

Nous prenons note de votre préoccupation sur la pollution liée aux bus. Leur développement est une protection contre l'augmentation de la circulation automobile, source de davantage de nuisances. Ceci dit, votre remarque nécessite d'être prise en compte.

Pour la qualité des bus, cette compétence est du ressort d'Ile-de-France Mobilités. Nous comptons sur le Plan Bus, auquel l'agglomération a participé et dans lequel Ile-de-France Mobilités s'engage à renouveler l'ensemble de ses véhicules. L'objectif annoncé est une flotte intégrale de bus fonctionnant au biogaz ou à l'électrique d'ici 2030. L'impact positif sera important.

Pour les circulations à vide, elles peuvent avoir plusieurs causes, allant de bus rejoignant leur point de départ, de bouts de ligne peu fréquentés ou un besoin faible. Nous allons nous pencher sur cette question. Néanmoins, pour cela, nous aurions besoin que vous nous précisiez les bus, les endroits et les horaires qui retiennent votre attention.

Nous vous remercions pour votre participation et nous vous assurons de notre prise en compte de cette problématique.

**4) De : M. P.**

**Envoyé : jeudi 17 juin 2021 17:08**

À : TRANSITION ÉCOLOGIQUE <TRANSITION.ECOLOGIQUE@grandparissud.fr>

Objet : Bruit des avions

*Dans le cadre du PPBE, je viens confirmer que certains avions passent parfois à une altitude très basse, déjà non conforme aux couloirs aériens actuels (!)*

*En vue de la réduction des nuisances il est indispensable que l'aéroport d'Orly soit soumis à une règle similaire à celle existant dans nombre de nos pays voisins, c'est-à-dire une montée rapide comme le propose "PRISALT"*

*J'adhère complètement à cette solution et souhaite qu'elle soit réellement appliquée.*

*Merci de prendre ces remarques en considération, bien que tardives (N° de GPS reçu seulement cet après-midi dans les "BàL" (!!!))*

*M. P*

Réponse apportée :

Nous vous remercions pour votre message dans le cadre du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Nous partageons tout à fait votre position concernant PRISALT. Nous avons délibéré pour prendre officiellement acte de notre engagement en faveur de PRISALT et nous n'aurons plus de cesse de défendre cette solution jusqu'à ce qu'elle soit mise œuvre.

Nous vous assurons de notre prise en compte de votre point de vue.



Siège social :  
80, Domaine de Montvoisin  
91 400 Gometz-la-Ville  
tél. : +33 1 69 35 15 25  
fax : +33 1 69 35 15 26

Agence Paris :  
33, rue Godot de Mauroy  
75 009 Paris  
tél. : +33 1 53 30 04 80  
fax : +33 1 53 30 04 79

Agence Sud :  
171 bld Blaise Doumerc  
82000 Montauban  
tél. : +33 6 89 59 48 30

Agence Belgique :  
29, rue des Pierres  
1 000 Bruxelles  
tél. : +32 484 243 242

[contact-ingenierie@impedance.fr](mailto:contact-ingenierie@impedance.fr)  
[www.impedance.fr](http://www.impedance.fr)