

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Cœur d'Essonne Agglomération

16 février 2023



Par :
Bertrand MASSON

Identification				
Références fichier :		Références client, n° de Cde :		
11DE06 – EN 12063-01		Commande n° AG200007		
Diffusion				
Noms			Société ou organisme	
Juliette GUILHAUMON Etienne MONPAYS				
Évolution				
Date	Version	Modifications	Rédaction	Vérification
06/05/2021	01	Edition initiale provisoire		
28/04/2022	02	Reprises		
16/05/2022	03	Compléments	Bertrand MASSON	Gaëtan POTTIER
02/06/2022	04	Reprises		
15/06/2022	05	Complément questionnaire		
16/02/2023	06	Approbation en Conseil communautaire du PPBE avec les corrections issues de la consultation du public sur le projet de PPBE		

Sommaire

1. CONTEXTES REGLEMENTAIRE ET LOCAL.....	5
Réglementation	5
Contexte local	6
Définition d'un PPBE	7
Valeurs des dépassements de seuil de bruit	8
2. DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL.....	9
A. Collecte des données	9
Bilan de la CBS	10
Données CBS, lacunes et bonus	10
Résultats synthétisés des cartes.....	13
<i>Zones de dépassement de seuils de bruit</i>	<i>13</i>
<i>Bilan des populations et établissements sensibles exposés</i>	<i>16</i>
Questionnaires aux communes, gestionnaires et aménageurs	18
Contenu des questionnaires	18
Bilan des retours de questionnaires	19
<i>Politiques sur le bruit.....</i>	<i>19</i>
<i>Actions réalisées.....</i>	<i>24</i>
<i>Actions programmées</i>	<i>26</i>
<i>Zones calmes.....</i>	<i>27</i>
PPBE existants.....	28
a) Anciens PPBE « Agglomérations »	28
<i>PPBE de Bruyères-le-Châtel</i>	<i>28</i>
<i>Projet de PPBE du Val d'Orge.....</i>	<i>28</i>
b) PPBE GITT	30
<i>Réseaux nationaux.....</i>	<i>30</i>
<i>Réseau routier départemental.....</i>	<i>30</i>
<i>Aéroport d'Orly.....</i>	<i>31</i>
Diagnostic acoustique territorial complémentaire	32
a) CBS et réalité	32
<i>Population en dépassement de seuils de bruit par commune.....</i>	<i>32</i>
<i>Établissements sensibles et dépassements de seuil</i>	<i>33</i>
<i>Carte du bâti sensible en dépassements de seuils de bruit.....</i>	<i>36</i>
<i>Multi-dépassements de seuils</i>	<i>37</i>
b) Autres plans.....	41
<i>Projet de Territoire</i>	<i>41</i>
<i>SCoT (cohérence territoriale).....</i>	<i>41</i>
<i>CRTE (Contrat de Relance et de Transition Écologique).....</i>	<i>42</i>
<i>PCAET (Climat Air Energie).....</i>	<i>43</i>
<i>Habitat : PLH, OPAH, EIE et CEP</i>	<i>44</i>
<i>Opération de Revitalisation de Territoire ORT</i>	<i>45</i>
c) Autres problématiques	46
<i>Grandes infrastructures routières</i>	<i>46</i>
<i>Bruit des avions</i>	<i>48</i>

3.	HIERARCHISATION DES ENJEUX	49
A.	Bruit des transports terrestres (routes et fer).....	49
	Zones à enjeux	49
	Indice agrégé de population exposée	49
	Hiérarchisation globale des zones à enjeux	50
	Hiérarchisation des voies nationales	54
	Bruit des avions	55
B.	ZONES DE CALME	55
4.	PLAN D' ACTIONS.....	59
A.	Rappel des mesures possibles	59
	Actions à la source et actions correctives.....	59
	Actions stratégiques et de prévention	60
B.	Objectifs du plan d'actions	61
	Plan d'actions.....	62
	Axe 1 : Prévenir et réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires.....	63
	Axe 2 : Intégrer l'enjeu du bruit.....	75
	dans les documents de planification, les projets d'aménagement.....	75
	et renforcer l'isolation acoustique des bâtiments.....	75
	Axe 3 : Améliorer la connaissance, informer et sensibiliser.....	87
5.	RESUME NON TECHNIQUE DU PPBE	91
6.	ANNEXES.....	93
	Annexe 1 : Généralités sur le bruit	93
	Unités et indices acoustiques	93
	<i>La pression acoustique</i>	<i>93</i>
	<i>Le décibel : dB.....</i>	<i>93</i>
	<i>La pondération A : le dB(A).....</i>	<i>94</i>
	<i>L'addition de niveaux sonores.....</i>	<i>94</i>
	<i>L_{eq} et L_{Aeq}.....</i>	<i>95</i>
	<i>Définition du niveau jour-soir-nuit : L_{den}</i>	<i>96</i>
	Approches technique et réglementaire	97
	<i>Valeurs des dépassements de seuil de bruit.....</i>	<i>97</i>
	<i>Paramètres influents du bruit routier</i>	<i>97</i>
	<i>Échéances réglementaires</i>	<i>98</i>
	Annexe 2 : Questionnaires	99
	2.1 – Compléments de réponses de communes.....	99
	2.2 – Réponses de gestionnaires au questionnaire	101
	<i>Réponse SNCF-Réseau</i>	<i>101</i>
	<i>Réponse DGAC (en 2020 : PPPE d'Orly publié depuis en 2021).....</i>	<i>134</i>
	2.3 – Réponses d'aménageurs	141
	Annexe 3 : Fiches de zones à enjeux	150
	Annexe 4 : Travaux et actions programmés par CDEA (Pôle Espaces Urbains)	166
	Annexe 5 : Contributions émises par le public et réponses de Cœur d'Essonne agglomération	174
	Annexe 6 : Lexique sommaire des abréviations.....	191

1. CONTEXTES REGLEMENTAIRE ET LOCAL

RÉGLEMENTATION

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 États 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 États 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) pour l'élaboration du PPBE de la Communauté d'Agglomération, même si du point de vue du calendrier européen, sa période de mise en œuvre inter croiera la quatrième échéance (2023).

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 de Cœur d'Essonne parmi les agglomérations soumises à l'obligation de réaliser leurs cartes de bruit stratégiques et leur PPBE.

Dans ce cadre, Cœur d'Essonne Agglomération (CDEA) et ses 21 communes sont concernées 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, inclura une partie reprenant les résultats relatifs aux grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire.

La remontée des informations à destination de la commission européenne se fera via un seul document qui reprendra les éléments « aggro » et les éléments « grandes infrastructures routières de compétence communale ou communautaire ».

Les cartes stratégiques de bruit sur le territoire de Cœur d'Essonne Agglomération ont été réalisées par Bruitparif en 2018, elles sont mises à la disposition du public sur internet sur le lien suivant :

<https://carto.bruitparif.fr/zone/Coeur%20d'Essonne%20Agglom%C3%A9ration>

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 Cœur d'Essonne Agglomération 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 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

DÉFINITION 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 de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) est l'outil de diagnostic.

Il 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.

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)

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.

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

Nota : une valeur seuil pour le bruit aérien en L_n a récemment été définie (arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement). Elle , elle ne s'appliquera que pour la 4^e échéance.



Recommandations de l'OMS

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dans un guide de 2018 (« *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne* ») 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.

2. DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL

A. COLLECTE DES DONNÉES

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 et de statistiques d'exposition au bruit (réalisation a priori en 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 ;
 - 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 ;
 - 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 :
 - Bruyères le Châtel (2015) ;
 - Val d'Orge (novembre 2015) ;

D'autres données sont utiles au croisement d'informations entre elles, nous avons notamment examiné :

- 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).
- D'autres plans régionaux ou communautaires liés au développement durable : Schéma de Cohérence Territoriale, Bilan carbone et schéma directeur de développement des énergies renouvelables et de récupération (EnR&R) préfigurant le Plan Climat Air Énergie Territorial, Contrat de Relance et de Transition Écologique (CRTE), Programme local de l'Habitat, Opération de Revitalisation du Territoire (ORT), etc.
- Des données administratives, données relatives à l'occupation du sol, la topographie (**BdTopo** de l'IGN).

BILAN DE LA CBS

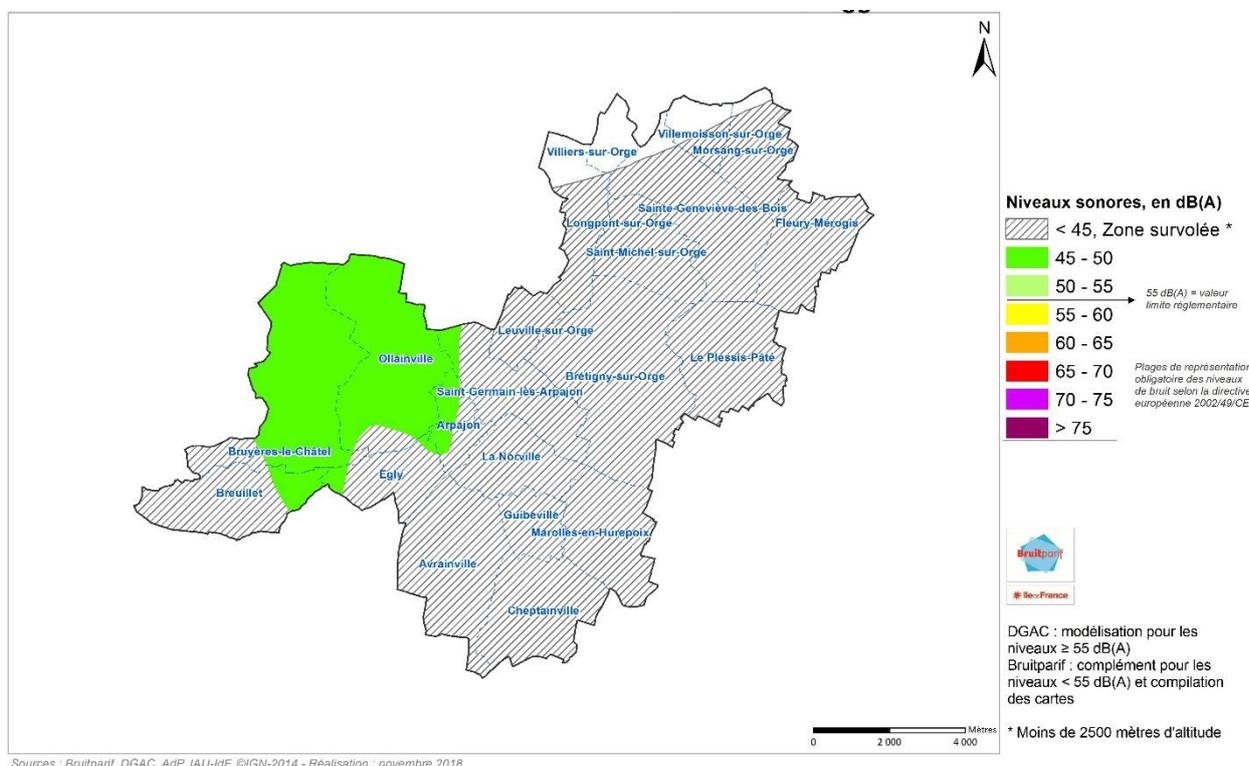
Données CBS, lacunes et bonus

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'avait été à l'origine. Bruitparif a ensuite élaboré une carte indicative du survol des avions sur Cœur d'Essonne avec une représentation des faibles contributions journalières comme l'indique la carte ci-dessous.

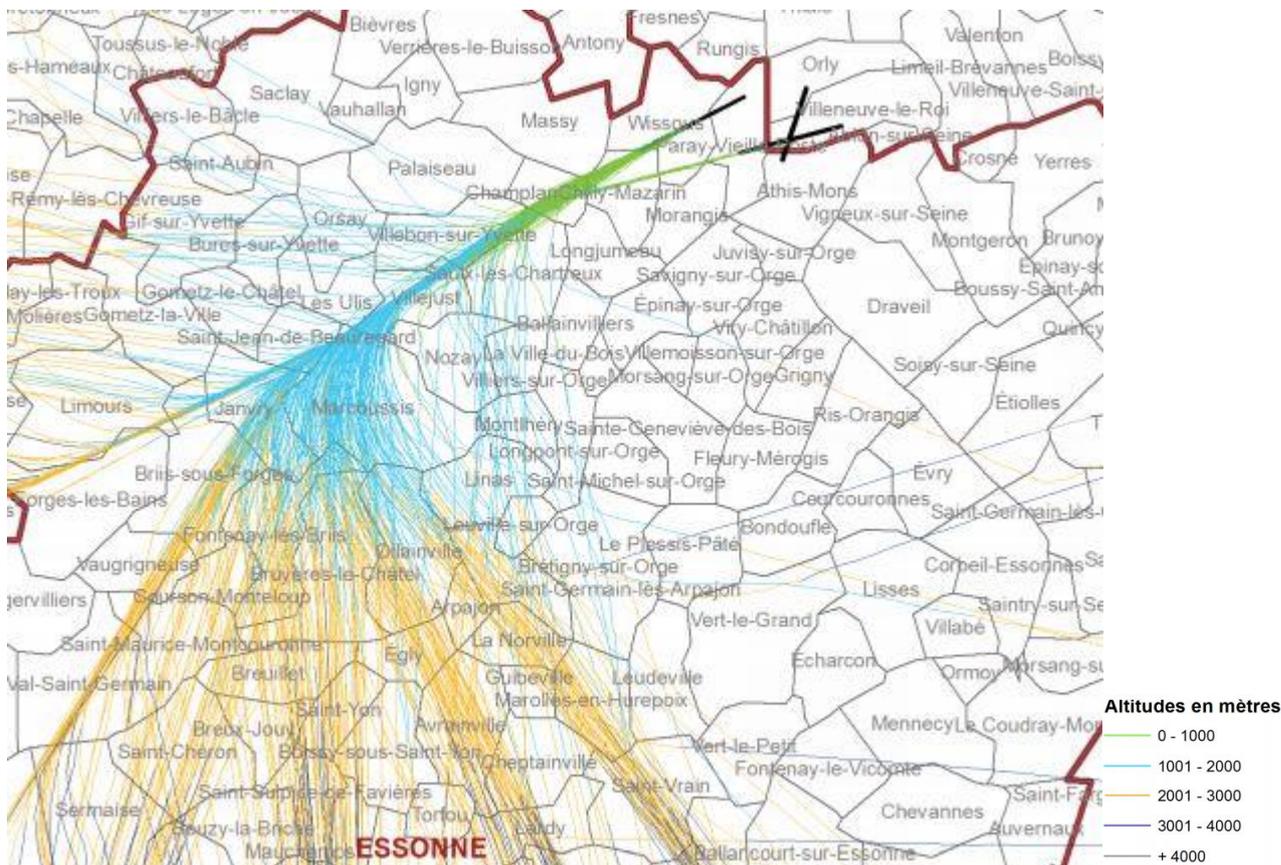


Contributions sonores des aéronefs selon l'indicateur L_{den} en dB(A) et survols (source : Bruitparif)

Il est à noter sur cette carte l'influence de l'aéroport d'Orly dont les avions survolent d'assez près (altitudes inférieures à 2 500m) quasiment tout l'ensemble de l'Agglomération.

Remarque :

Les niveaux sonores plus élevés à Ollainville et Bruyères-le-Châtel s'expliquent par les trajectoires des avions sur l'aéroport d'Orly à basse altitude lors des départs face à l'Ouest, en bleu sur l'illustration ci-dessous



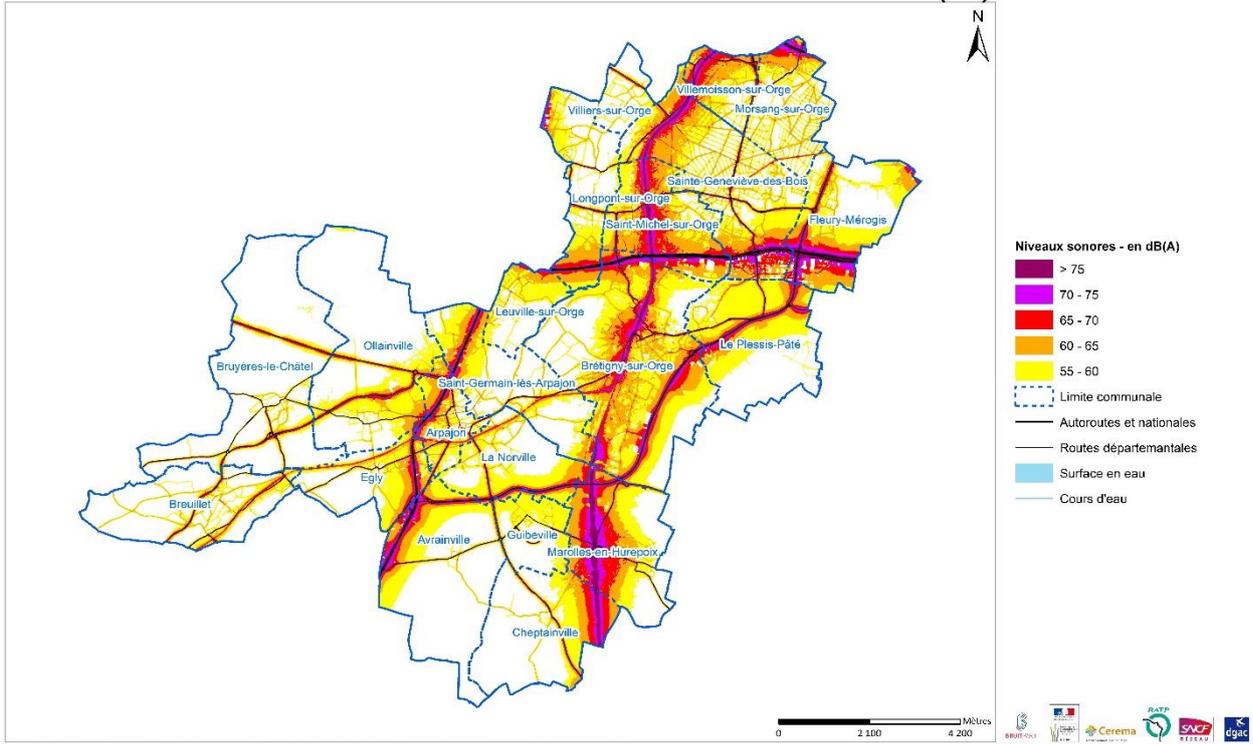
Extrait de trajectoires des avions : départs face à l'Ouest en 2014 (source : DGAC)

Rappelons que les élus de Cœur d'Essonne ont émis des réserves lors de l'approbation des cartes de bruit stratégiques :

- Les indicateurs réglementaires utilisés pour établir les cartes de bruit, lisent les niveaux sonores générés par les **infrastructures de transport** (routier, ferroviaire, aérien), sur les périodes concernées (jour, soir et nuit) et ne rendent pas compte des pics occasionnant la gêne et les nuisances subies par les habitants,
- Les valeurs seuil et les indicateurs retenus concernant **l'exposition au bruit aérien**, conduisent à la production d'une cartographie vierge, alors que le territoire fait l'objet de survols aériens générant des nuisances sonores pour les habitants. Pour constater effectivement le niveau sonore des zones survolées, il serait nécessaire d'avoir recours à des indicateurs de type évènementiel (à chaque passage).

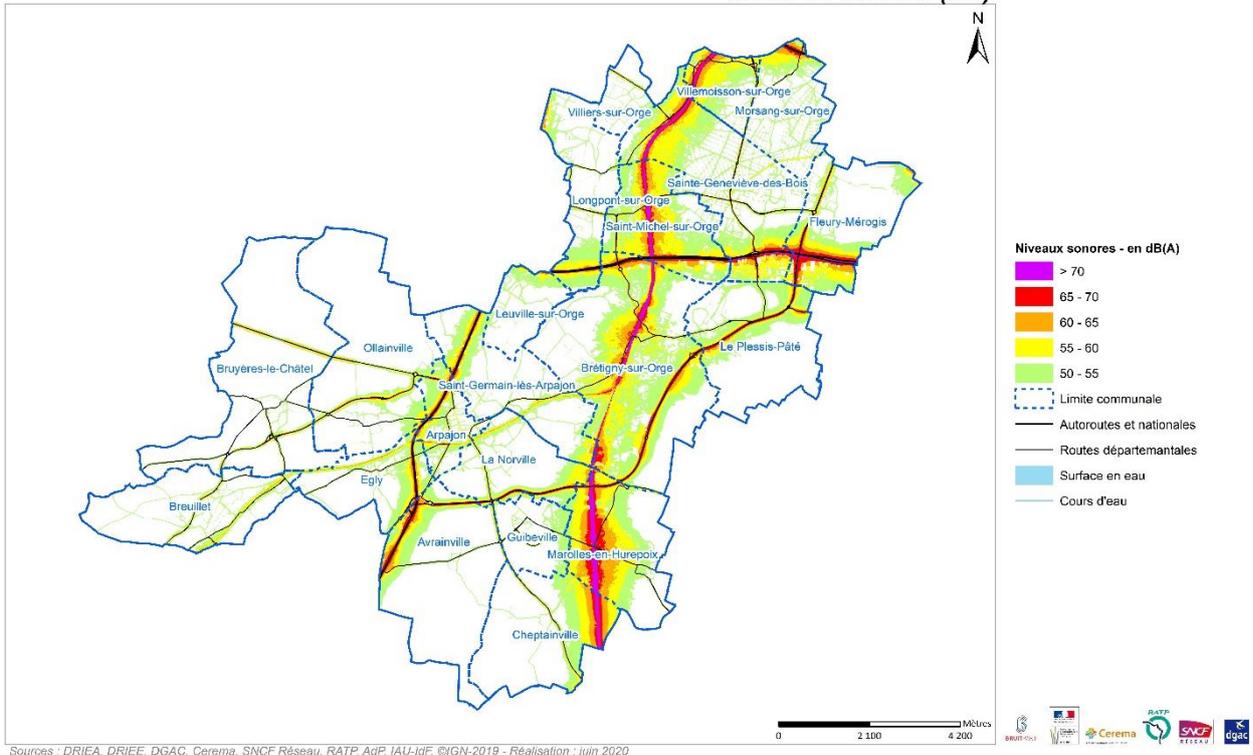
Les données fournies (pas de maillages de points de calculs, pas toutes les sources de bruit) **ne permettent pas** d'établir de **carte de cumul** de l'ensemble des sources de bruit, ni de mettre en forme une **carte de moindre exposition** au bruit sur le territoire. Bruitparif a néanmoins produit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

Coeur d'Essonne (CA)



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

Coeur d'Essonne (CA)



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 .

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.

Résumé

Pour résumer, les dépassements des valeurs limites liés au bruit constatés sur le territoire de l'Agglomération concernent les zones occupées (habitat, équipements) bordant la ligne du RER C pour le bruit ferré, les infrastructures routières nationales (l'autoroute A6, les nationales 20 et 104) et départementales (117, 19, 445, 116D...) pour le bruit routier.

Le long de ces infrastructures, les actions de réduction du bruit sont du ressort des gestionnaires concernés, à savoir SNCF Réseau, l'État et le Conseil départemental de l'Essonne.

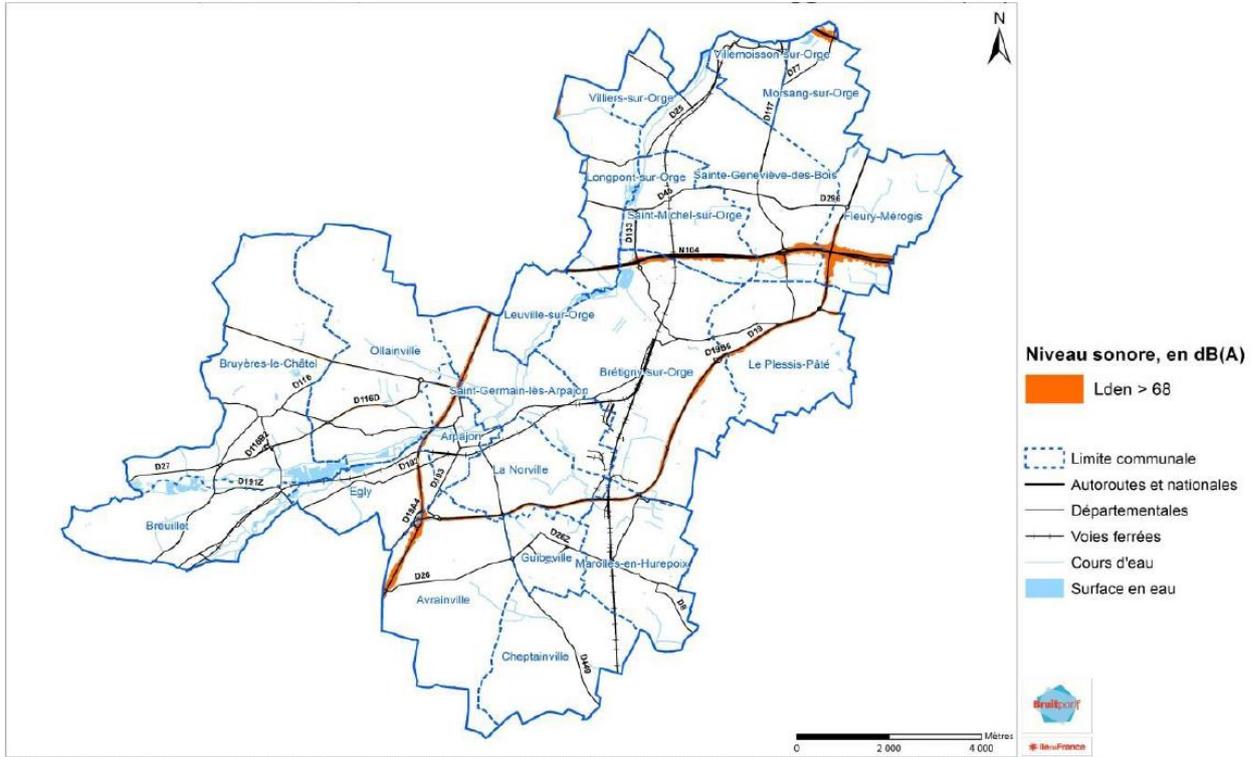
Les actions de réduction du bruit relevant des compétences des communes et de l'Agglomération concernent les dépassements liés au bruit routier des axes secondaires et des infrastructures permettant l'accès aux grands axes routiers.

Zones de dépassement de seuils de bruit

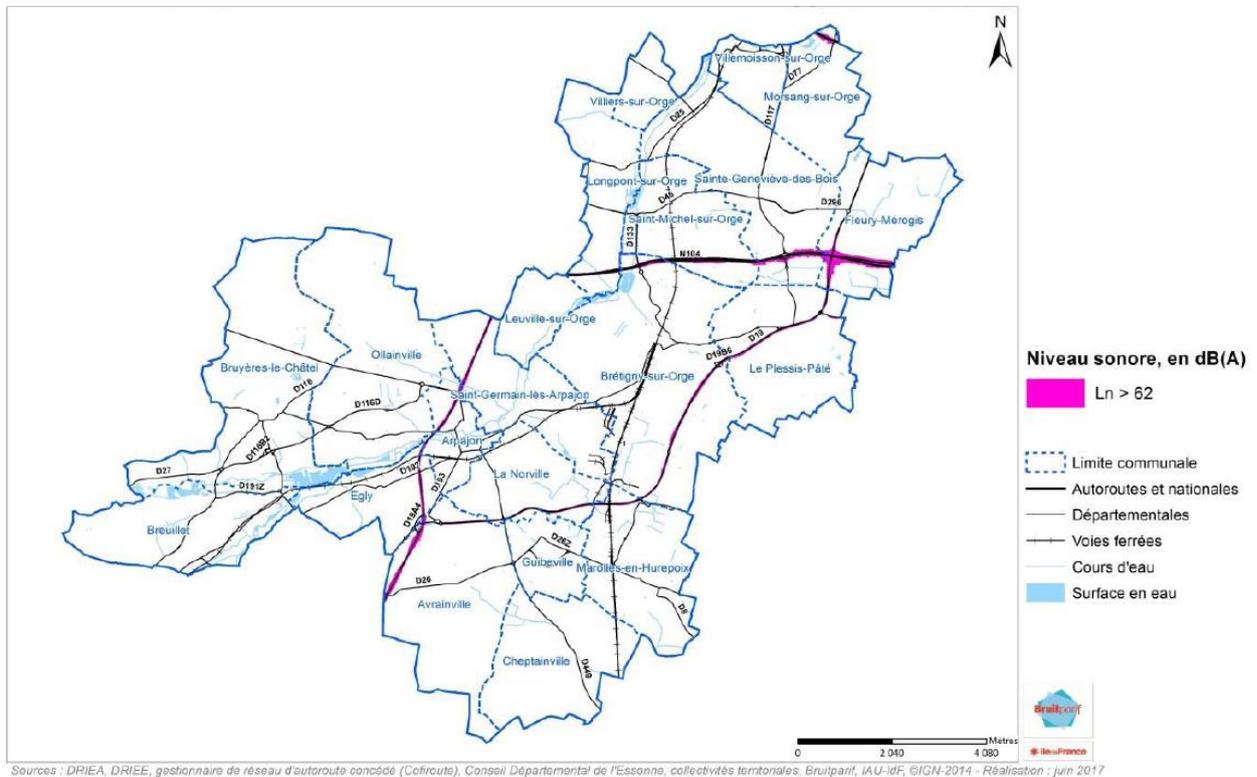
Les dépassements de seuils de bruit sont cartographiés distinctement pour les routes et pour les voies ferrées via les cartes de type C.

Cinq bâtiments sensibles ont été inventoriés en dépassement multiple de seuils (route et fer), il s'agit d'habitations 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).

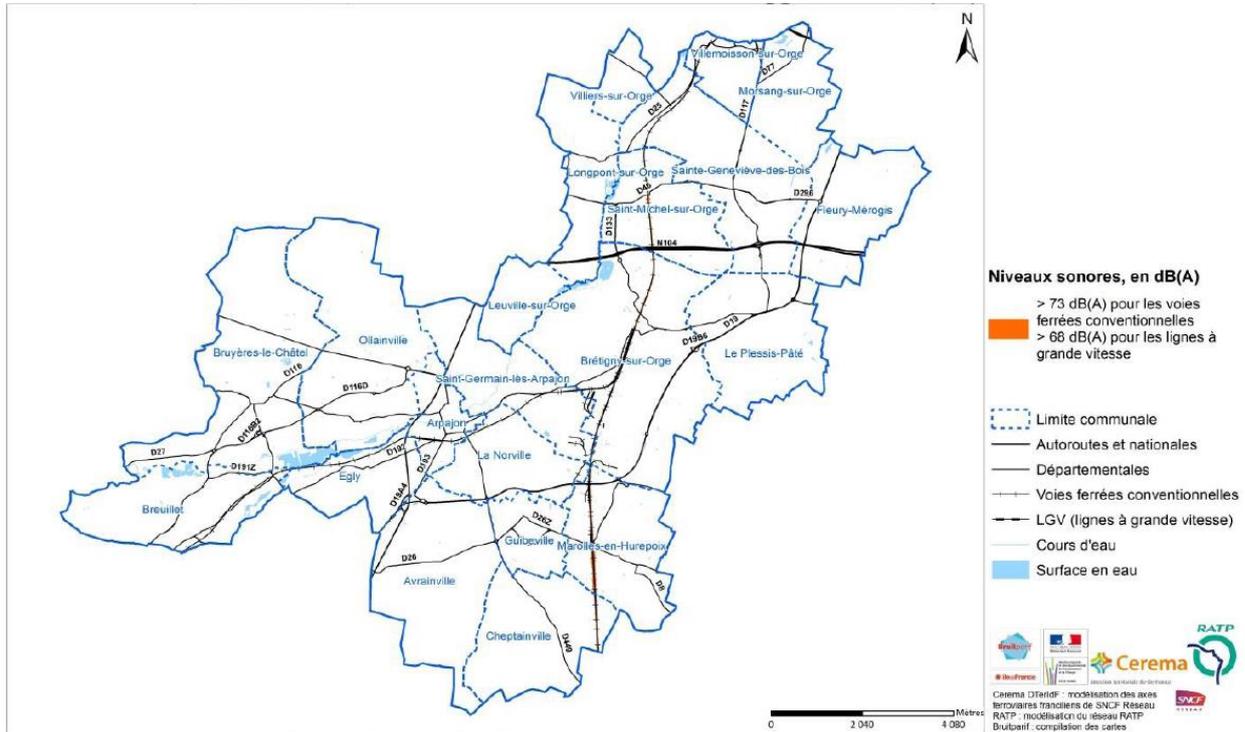
Les cartes ci-dessous indiquent les zones de dépassements potentiels de ces seuils routiers et ferroviaires pour chaque indicateur.



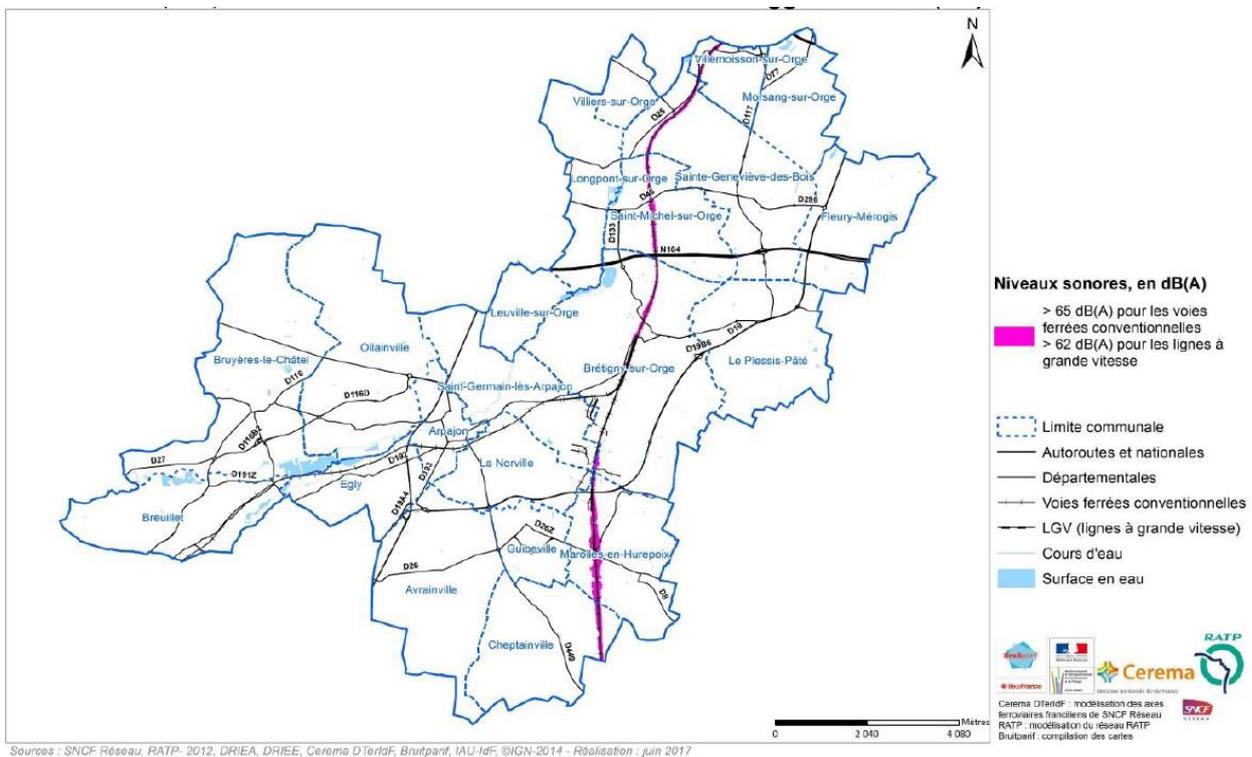
Zones de dépassement de la valeur limite pour le bruit routier : indicateur $L_{den} > 68$ dB(A).



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).

Bilan des populations et établissements sensibles exposés

Les populations dénombrées par 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		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	12 811	7%
entre 50 et 55 dB(A)	-	-	-	-	0	0%
entre 55 et 60 dB(A)	76 365	41%	20 118	11%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	24 198	13%	14 065	8%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	10 740	6%	5 620	3%	0	0%
entre 70 et 75 dB(A)	1 718	1%	2 265	1%	0	0%
à plus de 75 dB(A)	154	0%	389	0%	0	0%
Au-dessus du seuil	5 096	3%	1 223	1%	0	0%
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0%		

Indicateur L_n

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 40 et 45 dB(A)	-	-	-	-	0	0%
entre 45 et 50 dB(A)	-	-	-	-	0	0%
entre 50 et 55 dB(A)	27 586	15%	20 484	11%	0	0%
entre 55 et 60 dB(A)	12 413	7%	11 655	6%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	3 270	2%	4 958	3%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	81	0%	1 834	1%	0	0%
à plus de 70 dB(A)	108	0%	281	0%	0	0%
Au-dessus du seuil	1 231	1%	2 115	1%	-	-
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0%		

Exposition au bruit de la population de Cœur d'Essonne.

Le nombre des dépassements de seuil de bruit routier sont typiquement plus importants que ceux des bruits ferroviaires : 5 096 personnes sont en dépassement de bruit routier L_{den} .

Ce chiffre diminue la nuit (indicateur L_n) pour le bruit routier avec 1 231 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} : 2 115 personnes sont concernées selon l'indicateur L_n et 1 223 selon l'indicateur L_{den} .

Les établissements 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 sont rapportées dans les tableaux suivants pour les indicateur L_{den} et L_n , ils ne sont concernés que par le **bruit routier**.

Indicateur L_{den}

Etablissements	Bruit routier		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	62	6	11
entre 60 et 65 dB(A)	18	0	3
entre 65 et 70 dB(A)	6	1	0
entre 70 et 75 dB(A)	2	0	0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil	5	1	0

Indicateur L_n

Etablissements	Bruit routier		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	21	0	4
entre 55 et 60 dB(A)	6	0	2
entre 60 et 65 dB(A)	4	1	0
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil	1	0	0

Exposition au bruit selon l'indicateur L_{den} des établissements sensibles de Cœur d'Essonne.

Pour la route, on retrouve la même tendance que pour la population, avec une quantité plus importante des établissements sensibles en dépassement de seuil de bruit selon l'indicateur L_{den} (6) que la nuit (1 seul).

Vis-à-vis de l'utilisation des établissements ce sont les dépassements journaliers qui comptent ici et concernent 5 établissements d'enseignement ainsi que 1 établissement de petite enfance.

Aucun établissement sensible n'est inventorié en dépassement de seuil de bruit ferroviaire.

QUESTIONNAIRES AUX COMMUNES, GESTIONNAIRES ET AMÉNAGEURS

Cœur d'Essonne a souhaité **associer toutes les parties prenantes dans l'élaboration de son PPBE**. Son succès, comme toute politique environnementale, dépendra en grande partie de la mobilisation de tous les partenaires concernés et de la coordination de leur action. Services de l'État, collectivités territoriales, aménageurs, gestionnaires d'infrastructures, professionnels des secteurs des transports et du bâtiment : les acteurs à impliquer sont nombreux car les sources de bruit sont diverses (routier, ferroviaire, aérien, de voisinage, des activités économiques). Chacun dispose, à son niveau, d'une part de compétence et d'une part de responsabilité dans la gestion du bruit. **C'est la raison pour laquelle Cœur d'Essonne Agglomération a adressé un questionnaire aux 21 villes, aux gestionnaires d'infrastructures, aux aménageurs intervenant sur le territoire et à un panel d'entreprises**. A cette étape clef de l'établissement du diagnostic acoustique territorial, il s'est agi de bien identifier l'articulation des compétences, des responsabilités et des actions de chaque partie prenante pour garantir l'efficacité des mesures qui seront prises dans le futur programme d'actions. Les destinataires du questionnaire dont ainsi été amenés à indiquer :

- les mesures et les actions conduites depuis dix ans
- celles envisagées dans les cinq années à venir concourant à la réduction des nuisances sonores sur le territoire communautaire.

Contenu des questionnaires

Quatre formats différents de questionnaires ont été adressés aux gestionnaires, aux communes, aux aménageurs et un panel d'entreprises (principalement du secteur de la logistique), ils sont présentés en *Annexe 2* du présent document.

Il s'agissait de cerner les politiques respectives de ces acteurs vis-à-vis du bruit : 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.

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 Cœur d'Essonne est donné sous forme de tableaux ci-dessous, respectivement pour les communes de l'Agglomération, les gestionnaires et les aménageurs.

Ci-dessous, pour les **communes**:

Commune	Politique Bruit	Cartes	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Arpajon	<p>Arpajon, ville centre disposant d'une forte attractivité pour un territoire proche de 60 000 habitants, est confrontée en matière de lutte contre le bruit aux problématiques types des villes denses disposant de commerces et de services de centre-ville très fréquenté. A cette particularité s'ajoute la proximité de l'ex RN 20, qui longe la ville et constitue en tant que telle une source de nuisances sonores importante.</p> <p>La politique générale de lutte contre le bruit s'est ainsi appuyée et se développe au travers des axes suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Réduction des nuisances sonores induites par l'ex RN20, qui s'est concrétisée à travers la construction de protection phoniques le long de cette ex RN20, réduisant de façon très sensible les nuisances sonores subies par les habitants situés le long de cette nationale - Apaisement du bruit induit par la circulation urbaine dans les zones d'habitation et dans le centre-ville, par un travail sur le plan de circulation, le développement des mobilités douces 	<p>L'inconvénient principal réside dans le fait qu'elles rendent compte principalement d'expositions moyennes, pertinentes pour qualifier des nuisances telles que celles générées par le trafic sur les axes routiers principaux. En revanche, elles rendent compte plus difficilement de l'impact des nuisances sonores variables, dont l'impact peut être lourd pour les habitants : bruits de démarrage aux carrefours, passage d'automobiles à vitesse élevée, comportements inciviques, tapage nocturne...</p>	<p>Les actions menées ont principalement porté sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le soutien à la réalisation par le département de l'Essonne des protections phoniques en bordure de N20, réalisées sur la période 2014-2016 - La mise en œuvre des travaux de rénovation des espaces publics de centre-ville dans le cadre du Projet Cœur de Ville, visant à favoriser le stationnement en périphérie immédiate de centre-ville dans les parkings en ouvrage, à développer les circulations douces et réduire le trafic de transit via l'intérieur de la ville - L'acquisition de véhicules électriques pour les personnels de services de la ville 	<p>Poursuite des travaux Cœur de Ville favorisant une circulation apaisée dans le centre-ville</p> <p>Création d'un parking souterrain de 150 places favorisant un accès piéton direct au centre-ville</p>	<p>Poursuite de la mise à niveau du tapis de roulement de l'ex RN20, dont le tronçon situé entre la Francilienne et la bretelle d'accès à Arpajon a été rénové en 2020 et donne de très bons résultats : la poursuite de ces travaux de remplacement du tapis dans la « cuvette d'Arpajon » générerait assurément une réduction à la source des nuisances sonores induites par cet axe routier pour les riverains vivant à proximité immédiate de cet axe.</p>	<p>Communication peu importante, sur deux axes principalement centrés sur la lutte contre les incivilités : tonte des pelouses interdite le week-end, tapage nocturne (assez peu de problèmes globalement).</p>	<p>++++ : Ex RN20</p> <p>+++ : RER C</p> <p>+++ : Trafic Orly</p>	<p>Le principal projet de développement prévu à 10 ans concerne la ZAC des Belles Vues, quartier aménagé dans une démarche HQE qui intègre de nombreuses dimensions permettant de réduire les nuisances sonores pour les habitants du quartier et le confort acoustique :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Construction des habitations derrière un « rideau » de bâtiments d'activité localisés en bordure de N20 - Intégration par l'aménageur aux cahiers de lots d'exigences fortes relatives au confort acoustique - Intégration de la question du confort acoustique dans le projet de groupe scolaire - Circulation apaisée dans le quartier : sentes piétonnes et cyclables, quartier construit autour d'un parc central de 5 ha... - Poursuite de la stratégie « un emploi à Arpajon pour un actif » favorisant la relocalisation des emplois et la réduction des mouvements pendulaires <p>Il est rappelé par ailleurs que le programme Action Cœur de Ville, par le portefeuille de projets et actions qu'il porte, permettra de réduire globalement le niveau sonore ambiant dans la ville : restriction de la circulation automobile et développement des mobilités douces, soutien au commerce de proximité, OPAH (isolation thermique et acoustique des logements).</p>
Avrainville	<p>Volonté permanente de préserver ses Administrés des nuisances sonores, notamment les habitants des secteurs exposés aux grands axes routiers (RN20, D19, D449, CD 26).</p>			<p>Prolongation du mur antibruit existant le long de la RN20 jusqu'à Avrainville, qui permettrait de protéger le quartier Voie Creuse des nuisances de la RN20.</p>			<p>++++ : RN20</p> <p>++++ : D19</p> <p>+++ : D449</p> <p>++ : CD26</p> <p>++ : Avions</p>	
Bruyères-le-Châtel	<p>Réglementation du bruit pour jours fériés et dimanches (jardinage, bricolage...)</p>			<p>Motos dans les bois</p>			<p>+ : Avions</p> <p>+ : Routes</p>	

Politiques bruit des communes (1/3)

Commune	Politique Bruit	Etudes	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Plaintes	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Egly	Préservation des zones calmes. Réduction au maximum les nuisances pendant les heures de nuits, et que l'interdiction de circulation des poids lourds en centre-ville soit respectée.			Faire respecter l'arrêté sur l'interdiction de circulation des poids lourds en centre ville. Installation de ralentisseur Avenue de la Mare aux Bourguignons pour faire respecter la limitation de vitesse.				RN20	Des aménagements (ralentisseurs, rétrécissement) rue d'Avrainville et avenue de la Mare aux Bourguignons
Guibeville	Politique de développement durable (pas sur le bruit en particulier car pas de nuisance particulière)								
Le Plessis-Pâté	Vigilance sur les sources internes (nuisances de voisinage).	Etude acoustique dans le cadre du projet Charcoix. Etude acoustique dans le cadre du projet de la ZAC Val Vert – Croix Blanche		Limitation de vitesse : Zone 30 km/h sur la route de Corbeil, 70km/h sur la RD19			RD19	++++ : Avions lors travaux Orly : +++ : RD19 (Rte de Corbeil) ++ : Quads + : Voies ferrées	
Marolles en Hurepoix	Attention particulière pour réduire les nuisances sonores	Une étude acoustique a été menée sur la salle des fêtes en vue notamment de réduire les bruits propagés vers l'extérieur en raison de la proximité de nouveaux habitants	2014 (Conseil municipal du 12 juin 2014) Avis défavorable dans le cadre de l'enquête publique relative à l'Autoroute Ferroviaire Atlantique considérant les nuisances engendrées par ce trafic, qui sera croissant (bruit, vibrations, poussière...), En octobre 2016, Action avec notre communauté d'agglomération CDEA auprès de ADP (Aéroport de Paris) pour limiter les nuisances dues aux modifications de couloir aérien induit par des travaux sur pistes En 2017, mise en place d'un limiteur de niveau sonore à la salle des fêtes et du règlement associé afin de réduire les gênes sonores auprès des riverains de cet équipement communal.	En application des préconisations du PLU, l'urbanisation du secteur gare tiendra compte des recommandations et notamment : « Les constructions nouvelles situées dans les secteurs affectés par le bruit doivent faire l'objet d'une isolation acoustique selon les dispositions fixées par l'arrêté du 30 mai 1996 pour les habitations et du 9 janvier 1995 pour les bâtiments d'enseignement. La représentation des zones d'isolement acoustique figure sur un plan en annexe (pièce n°8 du dossier de PLU) ».	Réduire les nuisances dues au trafic ferroviaire (le PLU l'évoque en Parties 3 et 4 « Justification des choix retenus et des dispositions du PLU, chapitre 6 Prendre en compte les risques : « Limiter les nuisances sonores liées aux infrastructures de transports avec notamment : des aménagements spécifiques concernant le bruit dans le cadre du développement de zones d'activités et de services le long des voies bruyantes ...!... Réduire les nuisances dues au trafic routier de la RD19 (limiter la vitesse)	La commune communique auprès des administrés lors de nuisances sonores particulières : travaux de nuit sur les voies ferroviaires en 2020, trafic aérien modifié lors des travaux sur les pistes d'Orly 2018...	Travaux de nuit en 2020 à Marolles sud le long des voies ferrées (septembre / octobre 2020) Trafic aérien lors de la reprise après confinement de printemps 2020 Bruit de circulation de bus	++++ : RD19, RD8, RD117,... ++++ : Voies ferrées (RER C, GL, TER, Fret...) +++ : Avions (ex : 22h10 vers Réunion) + : Activités Panhard/Arquus	Le seul projet à horizon de quelques années concerne le pôle gare/secteur gare : dans un premier temps amélioration de la gare (stationnement, cheminement, gare routière), puis urbanisation du secteur gare.
Sainte Geneviève-des-Bois	Différentes mesures pour limiter le bruit dans la ville, notamment par : -le développement du végétal -le plan d'urbanisme et de circulation. -des discussions avec la SNCF -un apaisement de la vitesse sur la ville		La révision du PLU participera à la réduction du bruit en contenant l'urbanisation et en renforçant les politiques de compensation environnementale Les différents projets urbains vont prendre en compte la question du bruit Les élus souhaitent amplifier la part du végétal sur la ville ce qui participera à un meilleur ressenti vis-à-vis du bruit Les élus travaillent à un apaisement de la vitesse en ville et à une augmentation de l'usage des mobilités douces	Le choix des revêtements routiers La réduction de la vitesse en zone pavillonnaire Le remplacement de la flotte des transports urbains avec des énergies moins bruyantes L'augmentation des arbres d'alignements et du végétal en général La réduction du nombre de poids lourds en circulation sur la ville			Attroupements à l'extérieur Annonces en gare SNCF Salle municipale (réhabilitée) Routes et plateau de (Rte de Longpont) Avions pendant travaux d'Orly Pompes à chaleur	++++ : routes (vitesse,plateaux...) +++ : Annonces en gare + : Avions pendant travaux d'Orly + : Activités / Pompes à chaleur	- ORT route de Corbeil - Projet POLE GARE - Divers projets de restructuration et d'aménagement paysager autour du Donjon et du Marché - Les Projets dans le cadre de la propriété de Perray-Vaucluse (création d'un cluster de santé et de résidences étudiantes, lancement d'une ferme urbaine).

Politiques bruit des communes (2/3)

Commune	Politique Bruit	Etudes	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Communication	Plaintes	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Saint-Germain-lès-Arpajon	Politique dynamique puisque dans le PLU, la commune a un droit de regard sur le bruit.	En 2014 – étude sur une station de lavage le long de la RN20 En 2016 – étude sur une annexe d'un supermarché		<ul style="list-style-type: none"> • Limiter les camions de plus de 3.5T • Limiter le nombre de feux tricolores • Inciter les habitants à emprunter les transports en commun • Encourager les habitants à privilégier les mobilités douces comme le vélo, ... • Refaire des routes moins bruyantes (enrobé phonique) • Construire de nouveaux bâtiments avec normes phoniques • Pas de casse vitesse systématique • Remettre une bande de caoutchouc sur les tampons métalliques de la chaussée 		Communication vers les administrés : <ul style="list-style-type: none"> • au travers du magazine de la commune et via les réseaux sociaux pour rappeler les règles • au travers du Plan Local d'Urbanisme (rapport de présentation) 	2-roues bruyants Avions	+++++ : motocross, quad ++++ : chiens voisinage fêtes sauvages +++ : routes RD 152, RD449, RER C4, avions (vol Réunion de 22h30) ++ : route RN20 + : RER C6	<ul style="list-style-type: none"> • Les projets de constructions le long de la RN20, dont la ZAC du Lièvre d'Or et l'OAP 4 dite le Bois Bourdon, prévoient la réalisation des bâtiments d'activités en front de la voie, et les bâtiments d'habitation en recul. • L'OAP 2 Route de Corbeil, située le long de la voie du chemin de fer, prévoit une frange paysagère entre la voie et les constructions à usage d'habitation.

Commune	Politique Bruit	Réduction de bruit à envisager	Réductions envisageables	Plaintes	Sources de bruit (++++ : très bruyant; + : peu bruyant)	Projets
Saint-Michel-sur-Orge	La politique de la commune s'articule autour des axes suivants, dans le but de réduire les nuisances induites par la voie ferrée, la N104 et, à un degré moindre, la route départementale. Cette politique passe par une réduction globale de la vitesse, un renforcement et un développement des zones calmes et des mobilités douces.	Par délibération en date du 17 décembre 2021, le conseil municipal de la commune a prescrit une révision de son PLU visant notamment à contenir la pression de l'urbanisation, développer les mobilités douces et renforcer la place de la nature en ville.	Les actions immédiates que la commune a déjà initiées compte tenu de ses compétences sont les suivantes : réduction de la vitesse en ville via l'installation de plusieurs radars pédagogiques ; verdissement de la flotte automobile communale, achats de vélos électriques pour les agents municipaux...	Atroupements en extérieur, bruits de la N104 suite aux travaux de changement de revêtement de sol	N104 : ++ Gare : ++	Action Cœur de Ville et ORT ; Révision du PLU ; Pôle Gare ; Plan vélo communal / Mobilités douces
Villemoisson-sur-Orge		Extension de zones 30. Meilleur civisme (chantiers, tondeuses...)		Rue Robine (2019) Avions (2019)	+++ : Av. des Gardes Messiers, rue Robine +++ : Avions occasionnellement ++ : RER ligne C	
Villiers-sur-Orge	4 axes : -Lutte contre les nuisances provenant du RER C. -Lutte contre les nuisances provenant de l'aéroport d'Orly. -Lutte contre les nuisances provenant de la D35 (route de chasse), puis de la N20. -Lutte contre les incivilités débouchant sur des nuisances sonores ponctuelles (moto cross).	<p><u>Une politique forte de développement des mobilités douces</u> afin de réduire encore plus le trafic routier, source principale de nuisances sonores. C'est-à-dire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Une meilleure offre de transports en commun : Transilien (RER C), un renforcement de l'offre de bus, des pistes cyclables sécurisées pour développer l'usage du vélo pour aller à la gare. - Développer le covoiturage (Rezopouce, TàD), l'autopartage, les parcs sécurisés pour vélos, les bornes de recharge pour voiture électrique, les applications telles que Géovélo pour se déplacer en sécurité ainsi que des espaces proches des gare permettant une prise en charge du vélo (réparation, conseil, assistance). <p><u>Prévoir un nouveau plan de circulation</u></p> <p>La commune accueille un fort trafic de transit sur la RD 35 qui concentre l'essentiel des problèmes de bruit routier. La saturation de la RD 35 à certaines heures génère une circulation en shunt sur des axes parallèles qui diffusent le bruit sur d'autres axes de la commune. Il faut travailler avec le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération pour limiter la saturation de la route et permettre une plus grande fluidité réduisant le bruit.</p> <p><u>Rechercher de nouveaux aménagements routiers</u></p> <p>Il convient de travailler avec le Conseil Départemental et la Communauté d'Agglomération pour travailler sur de nouveaux aménagements routiers dans l'objectif de réduire le niveau sonore des voiries et des véhicules les utilisant (ex : type de revêtement de la chaussée, présences de feux rouges/giratoires, etc)</p> <p><u>Développer les îlots calmes</u></p> <p>Développer les espaces naturels qui sont des îlots calmes tant dans la partie agricole que dans le centre urbain : Cela consiste à aménager des espaces naturels comme la coulée verte sur le plateau agricole de Villiers sur Orge ou les Sénillères près du Centre-ville et de la RD 35.</p>	<p>Aéroport Orly (étés 2019, 2018, 2017)</p> <p>RER C (trains et travaux)</p> <p>D35 (voitures et camions après l'ouverture du nouveau quartier de Brinvilliers 2013)</p>	+++++ : RN20, RD35 +++ : Voies ferrées (RER C) +++ : Avions + : Activités sur la Pointe à l'Abbé (entreprise Decap21)	<p>La création de la Coulée verte et l'aménagement des Sénillères (dans le cadre de débats participatifs en cours).</p> <p>Une réflexion doit être menée pour réduire les nuisances sonores de la RD 35</p>	

Politiques bruit des communes (3/3)

Ci-dessous, pour les *entreprises de logistique*:

Gestionnaire / Aménageur	Politique Bruit	Etudes
BOVIS	A l'inverse de sociétés de fabrication industrielle le bruit n'est pas un aspect environnemental significatif (identifié en tant que tel dans les AES) pour la société Bovis. Néanmoins la société investit pour améliorer tant le confort de ses salariés vis à vis du bruit extérieur (rénovation des bâtiments, protection si intervention en milieu bruyant...) que pour limiter l'impact sonore de ses activités.	Non: Activité de la société Bovis peu ou pas génératrices de bruit
AGENEAU	Tracteurs routiers aux normes EURO 6	
Global Precision	Oui en acoustique interne (bruit au travail)	

Politiques bruit des entreprises de logistique.

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

Gestionnaire / Aménageur	Politique Bruit	Etudes	Réduction de nuisance	Réduction de bruit à envisager	Projets
DGAC	Voir Annexe 2.2				
SNCF-Réseau	Voir Annexe 2.2				
SORGEM	<p>1. Par la prise en compte, dans l'élaboration des plans-masse des projets, des sources de bruit (faisceau ferroviaire, axes routiers classés ou importants) qui peuvent exister à proximité des quartiers que nous aménageons :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Soit au niveau des choix programmatiques - le fait de décider d'implanter les usages moins « sensibles » au bruit générés le long de ces axes, agissant ainsi comme un écran pour les secteurs plus résidentiels du quartier (cf. ZAC des Belles Vues) • Soit au niveau des choix de configuration – l'adressage des activités sur de nouvelles voies, permettant de les retourner des grands axes peu urbains et limitant les surfaces vitrées et moins isolées vis-à-vis de ces sources de bruit (cf Val Vert). Pas de piquage possible sur les grands axes non plus. <p>2. De manière générale, par une approche d'aménagement des espaces qui est écoresponsable : réduction de la place des véhicules dans le quartier, création, des espaces publics paisibles, respect de la biodiversité, encouragement des modes doux. Ce sont des mesures conçues pour le respect de l'environnement et un développement durable, y compris d'un point de vue acoustique, et qui ont par ailleurs un impact positif pour réduire les nuisances sonores sur le long terme (cf. Val Vert, les Charcoix, Belles Vues);</p> <p>3. Selon la situation du quartier vis-à-vis des axes routiers classés, par l'aménagement des ouvrages spécifiques pour les futurs habitants du quartier contre le bruit est programmé (cf. merlon le long de la RD19 pour le quartier Les Charcoix) ;</p> <p>4. Systématiquement dans nos prescriptions architecturales et environnementales (dans la forme de CPAUPE, CPADD, etc) prévoient des mesures pour prévoir le confort de l'utilisateur. Parmi celles-ci l'isolation sonore des bâtiments par des dispositifs qui protègent contre les bruits extérieurs, mais également qui affaiblissent les bruits de choc et limitent le bruit généré par des équipements techniques et les parties communes des bâtiments. Ce sont des prescriptions que nous imposons aux opérateurs constructeurs (promoteurs, bailleurs) car annexées aux actes de vente ;</p> <p>5. Et par la prise en compte des nuisances sonores que peuvent avoir les phases chantiers sur l'environnement sur le court terme avec l'imposition des chartes « chantier vert » ou « chantier à faible nuisance ». En effet, l'ensemble des opérations bénéficie de ces types de chartes qui sont elles aussi imposées aux constructeurs car annexées aux actes de vente.</p> <p>Par ailleurs, dans nos opérations de construction d'équipements publics (en mandat, dans le cadre des TCA ou en AMO), la question du bruit est prise en compte à plusieurs niveaux : configuration de l'équipement vis-à-vis de ses environs immédiats, application des normes d'isolation acoustique spécifiques à ces types d'équipements, et dans l'application des chartes chantier vert pour réduire les nuisances sonores sur l'environnement immédiat en période de chantier.</p> <p>Les actions de ces différentes politiques sont décrites plus loin dans le tableau en annexe.</p>	<p>La quasi-totalité de nos opérations d'aménagement sont soumises à évaluation environnementale, et donc à étude d'impact. En vertu de l'article R122-5, nous réalisons donc systématiquement des mesures du bruit en l'état initial puis, pour les besoins de l'étude d'impact, sont réalisées des simulations du bruit dans l'environnement en fonction des projets.</p> <p>Pour la construction des équipements, des mesures des acoustiques intérieures sont souvent prévues dans le cadre des certifications et/ou vérifications du respect des réglementations qui existent, selon le type d'équipement (systématiquement pour les équipements scolaires).</p>	<p style="text-align: center;">Voir Annexe 2.3</p> <p>Les mesures mises en place dans nos opérations existantes resteront toujours d'actualité dans les années à venir, étant donné que ce sont des opérations sur le long terme et que nous nous attachons à intégrer la question du bruit et la réduction de son impact sur l'environnement (de manière provisoire comme projet permanente) dès la conception du projet.</p> <p>Ceci étant, en fonction des contextes particuliers de chacune de nos opérations, de leurs plannings opérationnels, et surtout en fonction des nouvelles technologies qui pourraient jour le jour, nous ferons évoluer ces mesures déjà pratiquées pour continuer à améliorer la manière dont nos opérations traitent la question de réduction du bruit dans l'environnement.</p> <p>Parmi les pistes à considérer est la manière dont les méthodes constructives seront impactées avec la RT2020 qui verra bientôt le jour. En effet, nous avons déjà constaté que l'isolation des bâtiments contre les bruits extérieurs est améliorée avec une performance énergétique accrue.</p>	<p>A notre sens, la question de la circulation, de la mobilité reste une des sources principales des nuisances sonores dans nos villes : améliorer davantage la desserte des quartiers en transports en commun pour réduire la place du véhicule individuel ? Augmenter encore plus la place pour les vélos et d'autres modes doux dans les quartiers mais surtout inter-quartier pour encourager les déplacements par vélo.</p> <p>Toutefois, quelques pistes qui méritent d'être travaillées :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Avec l'objectif de réduire les nuisances sonores des chantiers et donc des engins bruyants, est-ce que la construction par méthode de préfabrication – ou autres nouvelles technologies qui peuvent se présenter - peut être une solution ? > En tant que constructeur d'équipements scolaires, on peut s'interroger sur comment influencer sur les impacts sonores des cours d'écoles ? Dans leur configuration, par des murs anti-bruit, par leur traitement avec écrans végétaux voire d'autres types de matériaux. 	Voir Annexe 2.3
Crédit Mutuel Aménagement Foncier	<p><u>Faire respecter et encourager les bonnes pratiques environnementales.</u></p> <p>En tant que maître d'ouvrage sur les différentes phases de l'opération, la Société demande qu'une attention particulière soit portée en matière de gestion environnementale.</p> <p>Le plan d'aménagement doit être envisagé de tel sorte à fluidifier le trafic routier. Les espaces verts doivent être au cœur du projet afin de créer un maximum de liaisons douces et d'espaces partager. Les espaces paysagers permettent de réduire au maximum l'impact des nuisances du trafic routier. Les places de stationnement pourront être réduites afin d'inciter les habitants à utiliser les transports mis en place au sein du projet.</p> <p>Un chantier respectueux de l'environnement est le prolongement naturel des efforts de qualité environnementale mis en place lors de la conception d'un ouvrage ou d'un espace public. Tout chantier de construction et d'aménagement génère des nuisances sur l'environnement proche. L'enjeu d'un chantier « vert » est de limiter ces nuisances au bénéfice des riverains et de l'environnement. Tout en restant compatibles avec les exigences liées aux pratiques professionnelles du BTP, les objectifs d'un chantier vert sont de limiter les risques et les nuisances causés aux riverains du chantier</p> <p>Le stationnement des véhicules du personnel devra être réduit et optimisé afin de produire le moins de gêne ou nuisance dans les rues voisines ; une réflexion sur l'acheminement du personnel sur le chantier devra être menée par l'entreprise signataire de la charte « chantier vert ».</p> <p>Les entreprises chargées des approvisionnements devront être informées de la démarche qualité environnementale du chantier. Le plan d'accès établi lors de la phase préparatoire du chantier leur sera systématiquement fourni.</p> <p>Les approvisionnements seront planifiés sur la journée afin d'éviter les livraisons aux heures de pointe ou à des heures susceptibles de créer des nuisances au voisinage.</p> <p>Les niveaux sonores (pression acoustique) des engins et outils utilisés sur le chantier (hors dispositifs sonores de sécurité) seront inférieurs ou égaux à 80 dB(A) à 10 m de l'engin ou de l'outil. Le certificat de conformité (marquage CE) devra être transmis au Conducteur de Travaux en début de chantier.</p>	<p>Un diagnostic du site a été réalisé par différent cabinet sur la ZAC du souchet. Cette analyse a permis en amont de la création du plan masse d'étudier le volume du trafic sur les axes aux alentours de la ZAC permettant de la desservir. L'étude de circulation a été réalisée par le cabinet Cositrex.</p> <p>Suite à cette étude, la conclusion était que l'ensemble des axes de desserte de la future Zac du Souchet devraient être requalifiés et bénéficier d'un aménagement adapté en fonction de leur usage et de leur importance dans la trame viaire de la commune. Pour ce qui est du réseau viaire à créer pour les besoins de la Zac du Souchet, il est extrêmement important de hiérarchiser les voies, et de développer une typologie des axes de circulation (les voies principales, les rues de quartier, les ruelles, les venelles)</p> <p>Le gabarit de voirie a été adapté pour chaque typologie de voiries. Les réductions de vitesse en fonction du gabarit et de la typologie de voirie seront à étudier</p>	<p>L'objectif de la ZAC du Souchet est de créer un quartier autour des espaces verts. Néanmoins, la ZAC est bordée d'infrastructures routiers importants telles que la RD 19 et la RD 449, de commerces (Netto, Renault) dont la circulation continue est importante, ainsi que de conduites électriques à haute tension (lignes à 90 kV).</p> <p>Dès l'élaboration du plan masse en 2015, le projet et l'utilisation des sols a dû tenir compte de ces nuisances.</p> <p>Concernant les infrastructures commerciales bornant la ZAC, des espaces verts ont été mis en place afin de faire tampon. L'emplacement des lots collectifs ont été positionnés à cet endroit. Cette solution permet de maintenir un front urbain bâti.</p> <p>Concernant les lignes électriques, une servitude de 30m non constructible nous est imposée, un espace vert sera donc créé ainsi que des parkings aériens.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un front bâti en limite permettant de maintenir ce front bâti déjà existant ainsi que de réduire les nuisances liées à la circulation routière. - La création de projet autour d'espaces verts - Privilégier les liaisons douces (venelles piétonnes, piste cyclable) - Concertation avec les nouveaux habitants afin de les sensibiliser à la place de la voiture dans notre environnement afin de les inciter à adopter les transports en communs ou/et les liaisons douces. - Un livre acquéreur sera créé pour chaque habitant de la ZAC afin de les accompagner sur les recommandations environnementales. - Conservation des arbres existants sur site 	2 ZAC

Politiques bruit des gestionnaires et aménageurs.

Actions réalisées

Un bilan des actions réalisées 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.

	Commune	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi	Procédures réglementaires	
Actions réalisées depuis 10 ans	Arpajon	ZAC des Belles Vues (aménagement durable et raisonné) Travaux Cœur de Ville (centre apaisé)	Développement des véhicules et matériels électriques pour les services techniques Promotion du vélo : plan vélo, aménagements, prêt gratuit de VAE	Développement des zones 30 avec aménagements correspondants pour réduire la vitesse automobile				
	Avrainville	<i>Voir Annexe 2.1</i>						
	Egly	/						
	Guibeville		Zones 30					
	Le Plessis-Pâté	Révision du Plan Local d'Urbanisme engagée le 29 septembre 2020.	Zone 30		Prolongement d'un merlon acoustique paysager le long de la RD19 dans le cadre de la réalisation du projet des Charcoix. Revêtement RD19			Arrêté « tondeuses »
	Marolles en Hurepoix	Intégration de recommandations au PLU validées en 2013 Etude acoustique salle des fêtes dont installation d'un limiteur acoustique		Achat de deux Véhicules utilitaires électriques	Rond-point (Rte St Vrain), Plateaux surélevés, ralentisseurs, chicanes : Installation de moyens de réduction de la vitesse (chemin de Paris, rue du marché, ..) Isolation acoustique école Gaillon Zones 30 : Réduire la vitesse autorisée à 30km/h dans plusieurs rues.			
	Sainte Geneviève des Bois	Dispositions urbanistiques : - La ville a déterminé trois grands axes d'urbanisation (route de Corbeil, av. du Régiment Normandie Niemen, av. G. Péri) sur lesquels la construction de petits collectifs qualitatifs est possible dans la limite du R+3 afin de répondre aux exigences de l'État et de la Région et ainsi préserver la zone pavillonnaire. Ces axes correspondent aux voies principales de circulation de la commune et constituent donc le plan de circulation général de la ville. - A l'inverse, au sein des zones pavillonnaires situées hors de ces axes, le plan d'urbanisme limite les divisions de parcelle afin d'être le plus contraignant possible sur la densification et donc la circulation.	Nombreuses rues limitées à 30 km/h avec aménagements en chicane ou des plateaux pour réduire la vitesse. Création de voies limitées à 30 km/h avec aménagement de chaussée (selon voirie plateaux, stationnement sur chaussée, chicanes...) : av. de la Grande Charmille du Parc (chicane et stationnement), rue de la Plaine (plateaux), route de Longpont (plateaux), rue La Fayette (stationnement sur chaussée), rue de Liers (stationnement à cheval et plateaux), bd. St-Michel (stationnement à cheval), devant les écoles de la ville (plateau) De nouveaux aménagements sont prévus dans le cadre du Plan Vélo développé en partenariat avec la communauté d'Agglomération Achats de véhicules électriques pour les services municipaux Mise en place de bornes de recharge électriques		Création d'un nouveau parc urbain en limite de la Francilienne Entretien des nombreux espaces verts et naturels de la ville et plantation régulière de végétaux Renforcements des isolements de bâtiments municipaux.	Accueil de manifestation sur le véhicule électrique organisé par l'agglomération		
	Saint-Germain-lès-Arpajon	Intégration de recommandations environnementales dans les PLU. Mesures visant à limiter l'impact du bruit sur les habitations situées aux abords de la RN20 ou du chemin de fer		Achat de 2 véhicules électriques	Sur la RN20, la couche de roulement a été remplacée dans les deux sens de circulation entre l'échangeur d'Arpajon et l'échangeur de Linas.		Pour lutter contre les aboiements des chiens en journée, la police municipale est envoyée pour demander au propriétaire d'intervenir. Un arrêté municipal a été établi pour interdire les troubles du voisinage (tondeuse, outils sonores) après 19h et le dimanche.	
	Villemoisson-sur-Orge		Interdiction des PL avenue des Gardes Messiers. Zone 30		Ralentisseurs	Journal municipal		Arrêté municipal bruit des machines et horaires.
Villiers sur Orge	<i>Voir Annexe 2.1</i>							

Actions de réduction ou de prévention du bruit réalisées par les communes.

	Nom	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Actions réalisées depuis 10 ans	BOVIS		Renouvellement de stock de VL et VUL avec des véhicules électriques (Kangoo électrique et Zoé). Renouvellement du parc à hauteur de plusieurs véhicules par an			

Actions de réduction ou de prévention du bruit réalisées par les entreprises logistiques.

	Gestionnaire / Aménageur	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi	Procédures réglementaires
Actions réalisées depuis 10 ans	DGAC	<i>Voir Annexe 2.2</i>				
	SNCF-Réseau	<i>Voir Annexe 2.2</i>				
	Crédit Mutuel Aménagement Foncier	Réalisation d'une étude de circulation et de nuisances sonores. Création d'un espace paysager interdisant la circulation motorisée. Charte chantier vert imposée aux entreprises, circulation imposée. -Circulation douce favorisée.	Adaptation des gabarits de voirie en fonction des typologies (voirie principale, venelles, rues de quartier...). En fonction des largeurs de voirie, limitation de vitesse. Livre acquéreur préconisant les isolations possible.			Charte environnementale.
	SORGEM	<i>Voir Annexe 2.3</i>				

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

Actions programmées

Un bilan des actions prévues par les acteurs du bruit ayant répondu au questionnaire, est donné sous forme de tableaux ci-dessous, respectivement pour les communes de l'Agglomération, les gestionnaires et les aménageurs.

	Commune	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	
Actions prévues dans les 5 ans	Arpajon		Développement des mobilités douces : Continuité promenade de l'Orge (Bd E Lagauche, direction Ollainville) Rue E Robert Marquage au sol bandes cyclables Liaison vélo communes limitrophes	Poursuite du projet Cœur de Ville avec aménagements (circulation apaisée)	Plan de lutte contre les incivilités en cours de déploiement # Total Respect Arpajon (Réduction des nuisances liées aux incivilités (conduite, comportement sur l'espace public, relations de voisinage...))	
	Avrainville	Révision générale du PLU en cours d'élaboration. Reprise et renforcement des objectifs figurant au PADD du PLU de 2007.	Itinéraires n° 12 et 23 (+ route de Cheptainville) du Plan Vélo élaboré par CDEA Relier en vélo les lieux stratégiques (gares, collège, lycées)	Réfection des tapis des rues dont le revêtement est endommagé. Isolation des façades des logements sociaux (bail emphytéotique).		
	Egly	Pas d'action programmée, budgétisée. Des aménagements sur la ZAC de la mare aux bourguignons (qui n'est pas encore rétrocedée) seront à prévoir pour préserver cette zone				
	Marolles en Hurepoix	Intégration de recommandations lors de la révision du PLU vers 2021 L'action directe portée en direction de cette nuisance a été d'inscrire au PLU une possibilité de dresser des murs privatifs en alignement de ces voies communales jusqu'à une hauteur de 2,50m, là où toutes les autres voies sur Villiers autorise jusqu'à 2m.			Extension des zones limitées à 30km/h Sas acoustique Salle des fêtes pour réduire la propagation du bruit venant de la salle des fêtes (animation musicale par exemple)	
	Sainte Geneviève des Bois		Réflexions sur la mobilité urbaine en cours	Réflexion sur les zones 30 sur les quartiers pavillonnaires de la commune Poursuite de la rénovation du patrimoine communal avec isolation des façades et changement des huisseries	Actions probables dans le cadre de la transition environnementale souhaitée par les élus et en cours de préparation	
	Saint-Germain-lès-Arpajon	Mise en œuvre ; ZAC du Lièvre d'OR : réalisation des logements à l'arrière des bâtiments d'activités situés aux abords de la RN20			Demande d'une portion de mur anti-bruit le long de la RN20	

Actions de réduction ou de prévention du bruit prévues par les communes.

	Gestionnaire / Aménageur	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi	Procédures réglementaires
Actions prévues dans les 5 ans	DGAC			Voir Annexe 2.2		
	SNCF Réseau			Voir Annexe 2.2		
	SORGEM			Voir Annexe 2.3		
	Crédit Mutuel Aménagement Foncier			Concertation avec les habitants et riverains. Mise en place d'atelier Livre acquéreur (Actions pédagogiques afin d'inclure pleinement les habitants et de les sensibiliser au projet.)		Charte « chantier vert » à faire signer à chaque intervenant sur le chantier. Cahier de prescriptions

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

	Nom	Planification urbaine	Déplacements	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Actions prévues dans les 5 ans	BOVIS		Achat de PL électrique (sous réserve de modèles satisfaisant sur le marché)			

Actions de réduction ou de prévention du bruit prévues par les entreprises logistiques.

Zones calmes

Des zones calmes potentielles ou déjà établies lors des anciens PPBE ont été listées par les communes, elles sont indiquées dans le tableau ci-dessous¹.

Commune	Nouvelles ou non	Nombre	Zones calmes
Arpajon	oui	3	Parc Chevrier Parc Freising Promenade de la Rémarde et Parc Guesdon
Avrainville	oui	2	Voie Creuse Cœur du village
Breuillet	/	0	
Bruyères-le-Châtel	non	1	ENS (2 rue de la Libération) géré et validé par le Département dans son PPBE (Forêt de la Roche Turpin)
Egly	oui	3	Quartier résidentiel de Villelouvette (et parc) Quartier résidentiel de la Guillemaine Quartier résidentiel Molière
Guibeville	/	0	
Le Plessis-Pâté	oui	3	Parc Lac de la Rogère Clos
Marolles en Hurepoix	oui	1	Forêt régionale de Saint-Vrain (accès par allée du cimetière)
Ollainville	oui	2	Parc de la Butte aux Grès Etangs de Trévoix
Sainte Geneviève-des-Bois	oui	9	Vallée de l'Orge Bois des trous Quartier pavillonnaire du Vieux Perray Quartier Aristide Briand Quartier de la maison russe Quartier de Liers Quartier de la rue du Beau-site Quartier de la rue de Grigny Quartier autour de la rue des platanes
Saint-Germain-lès-Arpajon	oui	3	Parc de la mairie Le long de l'Orge Le bois de Chanteloup
Saint-Michel-sur-Orge	oui et non	11	Vallée de l'Orge Parc Jean Vilar Bois des Roches Mont Pipau Square Gambetta Quartier des Glaises Quartier ancien Quartier des Sablons Quartier du Bois des Roches Quartier de Lormoy Quartier de la fontaine de l'Orme
Villemoisson-sur-Orge	ou	1	Territoire de la commune sauf routes départementales
Villers-sur-Orge	oui non	2	Coulée verte Les Sénillères

Zones de calme pressenties par les communes (questionnaires)

¹ Un travail plus précis d'identification des zones calmes a été conduit dans le cadre du présent PPBE. Il est mentionné au sein de l'action 9 du programme d'actions : « Accompagner les villes pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur PLU »

PPBE EXISTANTS

a) Anciens PPBE « Agglomérations »

PPBE de Bruyères-le-Châtel

Le PPBE de Bruyères-le-Châtel a été approuvé le 27 mai 2015.

Le plan recensait les actions menées par le passé en faveur de la prévention et de la réduction de bruit sur le territoire de la commune.

Il proposait un programme pour les cinq années à venir (jusque 2020) avec notamment :

- le développement des zones à limitation de vitesse
- la lutte contre l'orniérage ;
- la prise en compte de la problématique bruit lors des opérations d'aménagement.

Les zones de calme à préserver en priorité concernaient 4 grands secteurs : 2 ZNIEF, 1 ENS, le parc d'Army ; il s'agissait aussi de les améliorer par une sensibilisation de la population.

Projet de PPBE du Val d'Orge

Le projet de PPBE du Val d'Orge a été arrêté en décembre 2015 mais il n'a pas été soumis à la consultation du public (dans le contexte de fusion intercommunautaire), donc il n'a pas été finalement approuvé.

Le projet de plan recensait les actions menées par le passé en faveur de la prévention et de la réduction de bruit sur le territoire concerné (10 communes). Il énonçait **3 objectifs principaux** :

- **La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux**
- **L'identification et mise en valeur des zones calmes**
- **L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.**

Le plan d'actions de la Communauté d'Agglomération du Val d'Orge proposait un programme dans les cinq années à venir (jusque 2020) articulé autour de 3 axes :

- 1. Jouer un rôle de veille auprès des autorités gestionnaires d'infrastructures**
 - recenser et compiler les actions programmées par les gestionnaires d'infrastructures
 - être attentive à la mise en application de leurs schémas directeurs respectifs
 - se tenir informée et concernée dans la poursuite de leurs engagements
 - être force de propositions dans la définition de leurs engagements à venir, en faisant remonter des informations de terrain et en jouant un rôle d'alerte sur les zones à enjeux du territoire.
- 2. S'engager dans l'exercice de l'ensemble de ses compétences communautaires :**
 - prendre en compte ou mieux prendre en compte la problématique du bruit dans l'ensemble des politiques et projets menés par l'agglomération dans le cadre de ses compétences, opérationnelles et de planification.
 - engager une démarche interne, pour intégrer dans son fonctionnement la problématique du bruit (programme de réhabilitation de ses bâtiments, constitution de cahier des charges incluant des exigences environnementales...).

3. Mettre en œuvre une politique pédagogique et incitatrice auprès des villes :

- veille réglementaire et mise à disposition des textes afférents
- mise à profit de l'adhésion de l'agglomération à Bruitparif
- mise à disposition d'outils d'aide à la décision (SIG...)
- appui/support sur la définition des actions (fiches actions types...)
- organisation de réunions techniques agglomération-communes
- valorisation des projets et des initiatives communaux
- anticipation des enjeux acoustiques dans les projets.

Par ailleurs, de nombreuses **zones de calme** avaient été prédéfinies sur chacune des communes et catégorisée selon leurs natures : urbaine, naturelle, rurale ; elles sont listées ci-dessous :

Zones de calme	Communes	Type de zone
La Vallée de l'Orge, le plateau arrière du boulevard Saint Michel et la rue Antoine Rocca jusqu'à l'avenue de l'Eperon.	SGDB	Naturelle et urbaine
Toute la partie Ouest à partir du Chemin des Cendrennes en remontant vers le Bassin du Carouge et Longpont sur Orge. Tous les terrains de l'ex base aérienne.	BSO	Naturelle, urbaine et rurale
La Vallée de l'Orge, le Bois des Roches et le quartier autour du groupe scolaire Pablo Picasso.	SMSO	Naturelle et urbaine
Partie résidentielle depuis le boulevard de la Gribelette en suivant l'avenue Jean Moulin et jusqu'à l'Hôtel de ville et l'avenue Guy Mocquet.	MSO	Urbaine
Parties s'étendant des maisons d'arrêt jusqu'au Bois de Saint Eutrope.	FM	Urbaine et naturelle
Depuis le Bois des Genoux Blancs jusqu'au plateau entre l'avenue du Grand Orme, l'avenue d'Orgeval et l'avenue des Marguerites.	VNSO	Urbaine
Toute la partie Est entre la commune limitrophe de Villiers sur Orge, le Chemin rural n°9 et la rue de Paris. Toute la partie entre la rue de Paris et la route de Montlhéry.	LGPT	Rurale, urbaine et naturelle
Tout le Sud-Est à partir du rond-point de la gare et le Chemin des Prés d'Aulnay jusqu'aux communes d'Arpajon et de Brétigny sur Orge.	LSO	Rurale et naturelle
Tous la surface des terrains de l'ex base aérienne.	PP	En reconversion
Toute la partie nord entre la Route de Chasse et les communes limitrophes de Ballainvilliers et Epinay-sur-Orge. Toute la zone pavillonnaire et d'habitat vertical située entre la rue Fouilleret, la rue Guy Mocquet, Longpont sur Orge et la Vallée de l'Orge.	VRSO	Urbaine Urbaine et naturelle

Zones de calme listées au projet de PPBE du Val d'Orge.

b) PPBE GITT

Réseaux nationaux

Concernant le **réseau routier national et autoroutier** (PPBE arrêté en 2019), il n'y a pas d'action spécifique listée au PPBE de l'État sur le territoire de Cœur d'Essonne.

Concernant le **réseau ferroviaire** (PPBE 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 la rénovation du parc existant de la ligne RER C est prévue à l'horizon 2023 ; le renouvellement du matériel roulant est lui programmé pour 2028/2030.

Réseau routier départemental

Concernant le **réseau routier départemental** (PPBE arrêté en 2020), le Département s'engage sur des actions spécifiques et générales, et aussi qui ne concernent pas uniquement son réseau routier.

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 projets d'infrastructures de transport sont en cours d'étude par le Conseil Départemental.

Leur réalisation devait intervenir après 2019, parmi ces opérations, certaines auront un impact positif sur le bruit routier dans Cœur d'Essonne :

- l'implantation de stations multimodales sur la RN20/RD19,
- l'implantation d'un site propre de transports en commun (SPTC) sur la RN20 entre Massy et Arpajon sud.

Des actions sont aussi entreprises sur des voies routières prioritaires dans Cœur d'Essonne, il s'agit de :

- RN 20 avec la poursuite de sa requalification, concernant potentiellement Arpajon, Egly, Longpont sur Orge, Ollainville, Saint Germain lès Arpajon,
- La RD 449 à Arpajon et la RD 117 à Villemoisson sont classées prioritaires également et devraient faire l'objet d'études complémentaires.

Concernant les zones de calme, le Département a défini ce qu'il appelle plutôt des « zones de ressourcement », dont l'une fait partie de Cœur d'Essonne, il s'agit de l'Espace Naturel Sensibles (ENS) de la Forêt de la Roche Turpin à Bruyères-le-Châtel.

Par ailleurs, le Département de l'Essonne précise spécifiquement pour le territoire de Cœur d'Essonne les informations suivantes :

Projet déjà réalisé, sur la RN20 :

Un programme de mise en place de protections acoustiques sur les portions définies comme des points noirs bruit (P.N.B.) a été mis en place.

Le chantier concernait les communes d'Arpajon, d'Egly et d'Ollainville.

L'opération a consisté à réaliser des écrans acoustiques sur une longueur de 3,5 km environ et des isolations de façades sur une trentaine de logements.

Les écrans ont été réceptionnés en octobre 2014 et les travaux d'isolation de façades se sont achevés fin 2015.

Un projet de requalification de la RN20, la première opération au carrefour des Echassons, a été livrée en novembre 2018 sur les communes de Monthléry, Longpont-sur-Orge et La-Ville-du-Bois.

Projets en cours :*

Le Département de l'Essonne a participé financièrement à plusieurs opérations concernant la protection contre le bruit de certaines zones particulièrement exposées. Ces protections acoustiques ont été réalisées sur les communes de Morsang-sur-Orge,

Parmi ces opérations, certaines auront un impact positif sur le bruit routier :

L'implantation d'un SPTC sur la RN20 entre Massy et Arpajon Sud.

- Le Département, engage des actions d'atténuation du bruit le long de certains axes routiers départementaux. Il est ainsi, sur des sections adaptées de ces routes, mis en œuvre des enrobés phoniques dans le cadre des politiques de maintenance du patrimoine. L'atténuation du bruit de roulement (frottement du pneu sur chaussée) peut induire une diminution sonore globale de 5 à 7 dB(A).
- Un programme triennal de 8 millions d'euros (2020-2022) est consacré aux enrobés phoniques sur voiries départementales. Dans le cadre d'un conventionnement, la Région Ile de France y participe financièrement à hauteur de 50% du montant Hors Taxes. Au regard du surcoût de ces techniques, c'est un effort financier conséquent qui est consacré à l'amélioration du cadre de vie des Essonnais.

Une Convention d'Engagement Volontaire

Le Conseil départemental de l'Essonne a initié une démarche « Route Durable » dans le cadre du projet de requalification de la RD 193 sur les communes d'Arpajon, Egly et Avrainville.

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 2021.

Le territoire de Cœur d'Essonne 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 SURVOL².
- Privilégier la concertation.

² *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.

DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE TERRITORIAL COMPLÉMENTAIRE

A partir des résultats de la cartographie de bruit stratégique, des investigations complémentaires ont été réalisées, visant d'une part à affiner l'exposition au bruit des bâtiments sensibles (CBS et réalité) et aussi à élargir le champ des actions possibles aux autres plans réalisés ou en cours et aux autres problématiques existantes.

a) CBS et réalité

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	Bruit routier		Bruit ferroviaire	
	Indicateur L_{den}	Indicateur L_n	Indicateur L_{den}	Indicateur L_n
ARPAJON	1009	172	0	0
AVRAINVILLE	4	2	0	0
BRETIGNY-SUR-ORGE	815	53	461	683
BREUILLET	14	0	0	0
BRUYERES-LE-CHATEL	160	0	0	0
CHEPTAINVILLE	39	17	0	0
EGLY	139	18	0	0
FLEURY-MEROGIS	212	14	0	0
<i>GUIBEVILLE</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
LA NORVILLE	28	0	0	0
LE PLESSIS-PATE	37	4	0	0
<i>LEUVILLE-SUR-ORGE</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
LONGPONT-SUR-ORGE	233	156	0	0
MAROLLES-EN-HUREPOIX	144	0	243	414
MORSANG-SUR-ORGE	1181	641	0	0
OLLAINVILLE	26	0	0	0
SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	473	18	169	313
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	142	120	0	0
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	262	0	315	556
VILLEMORISSON-SUR-ORGE	155	11	63	155
VILLIERS-SUR-ORGE	23	4	0	0

Populations en dépassements de seuils de bruit par commune.

Il est à noter que les deux communes de Guibeville et Leuville-sur-Orge ne présentent aucun dépassement de seuil de bruit sur leur population.

Établissements sensibles et dépassements de seuil

Les établissements sensibles sont concernés uniquement par des dépassements de seuils de bruit routier, ils ont été dénombrés par commune, selon l'indicateur L_{den} ou L_n . Les résultats sont rassemblés dans le tableau ci-dessous.

Commune	Etablissement sensible	Dépassement de seuil
ARPAJON	Ecole Victor Hugo	L_{den} routier
	Ecole Anatole France	L_{den} routier
	Lycée Paul Belmondo	L_{den} routier
BRETIGNY-SUR-ORGE	Ecole Gabriel Chevrier	L_{den} routier
MAROLLES-EN-HUREPOIX	Halte Garderie	L_{den} routier
MORSANG-SUR-ORGE	Ecole Henri Wallon	L_{den} et L_n routiers

Etablissements sensibles en dépassements de seuils de bruit routier par commune.

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

Commune	Etablissement	Vues depuis la route	Source de dépassement	Remarques
ARPAJON	<p>Ecole Victor Hugo (zone à enjeu : ARPA_03)</p>	 	<p>RD 152 (Bd Voltaire) Dépassement L_{den} 68 dB(A)</p>	<p>TMJA comptages 2014 de 5660, 50 km/h. Zone de dépassement non visible dans CBS. Création récente a priori et isolements requis ont dû être respectés.</p>
	<p>Ecole Anatole France (zone à enjeu : ARPA_03)</p>	 	<p>RD 152 (Bd Abel Cornaton) Dépassement L_{den} 68 dB(A)</p>	<p>TMJA comptages 2013 de 6700, 50 km/h. Partie exposée au bruit réduite (façade ancienne sur la vue ci-contre).</p>
	<p>Lycée Paul Belmondo (zone à enjeu : ARPA_04)</p>	 	<p>RD 449 (Av. de la Division Leclerc) Dépassement L_{den} 68 dB(A)</p>	<p>PAS de dépassement de seuil de bruit. Parties bâties en dépassement non concernées par le lycée : abri vélo et garage.</p>

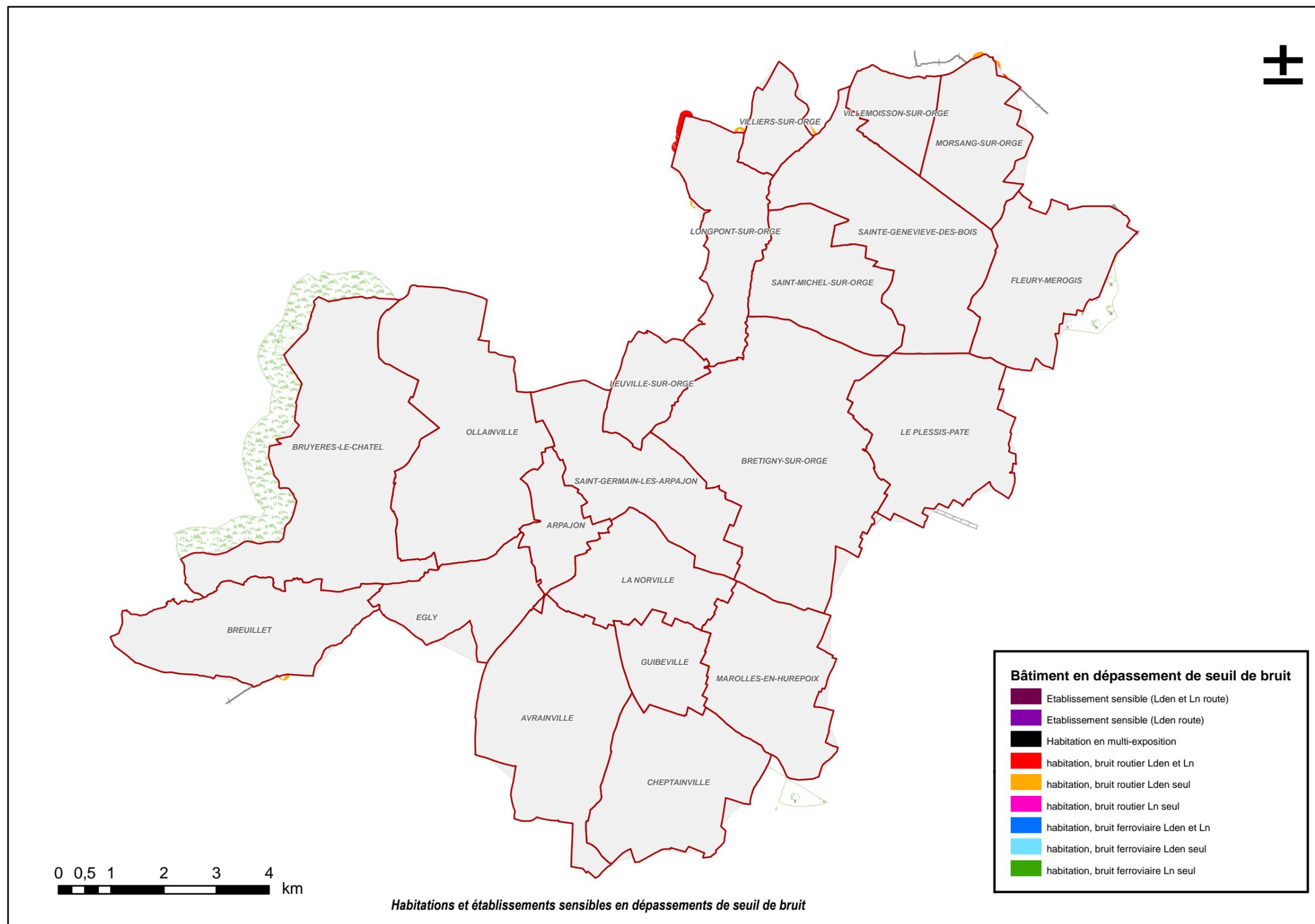
Etablissements sensibles repérés en dépassements de seuils de bruit routier (1/2)

Commune	Etablissement	Vues depuis la route	Source de dépassement	Remarques
BRETIGNY-SUR-ORGE	Ecole Gabriel Chevrier (zone à enjeu : BRET_04)	 	RD 133 (rue Danielle Casanova) Dépassement L _{den} 68 dB(A)	PAS de dépassement de seuil de bruit. La maison en dépassement n'est pas affectée à l'école (agence immobilière + logement)
MAROLLES-EN-HUREPOIX	Halte Garderie (zone à enjeu : MARO_02)	 	RD 8 (Grande rue) Dépassement L _{den} 68 dB(A)	TMJA comptages 2014 de 7050, 50 km/h.
MORSANG-SUR-ORGE	Ecole Henri Wallon (zone à enjeu : MORS_03)	 	A6 Dépassement L _{den} 68 dB(A) et L _n 62 dB(A)	TMJA 79 900, 110 50 km/h. Dépassement seuil L _n sans incidence. Présence d'écrans acoustiques.

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

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 Cœur d'Essonne selon les indicateurs L_{den} et/ou L_n .



Multi-dépassements de seuils

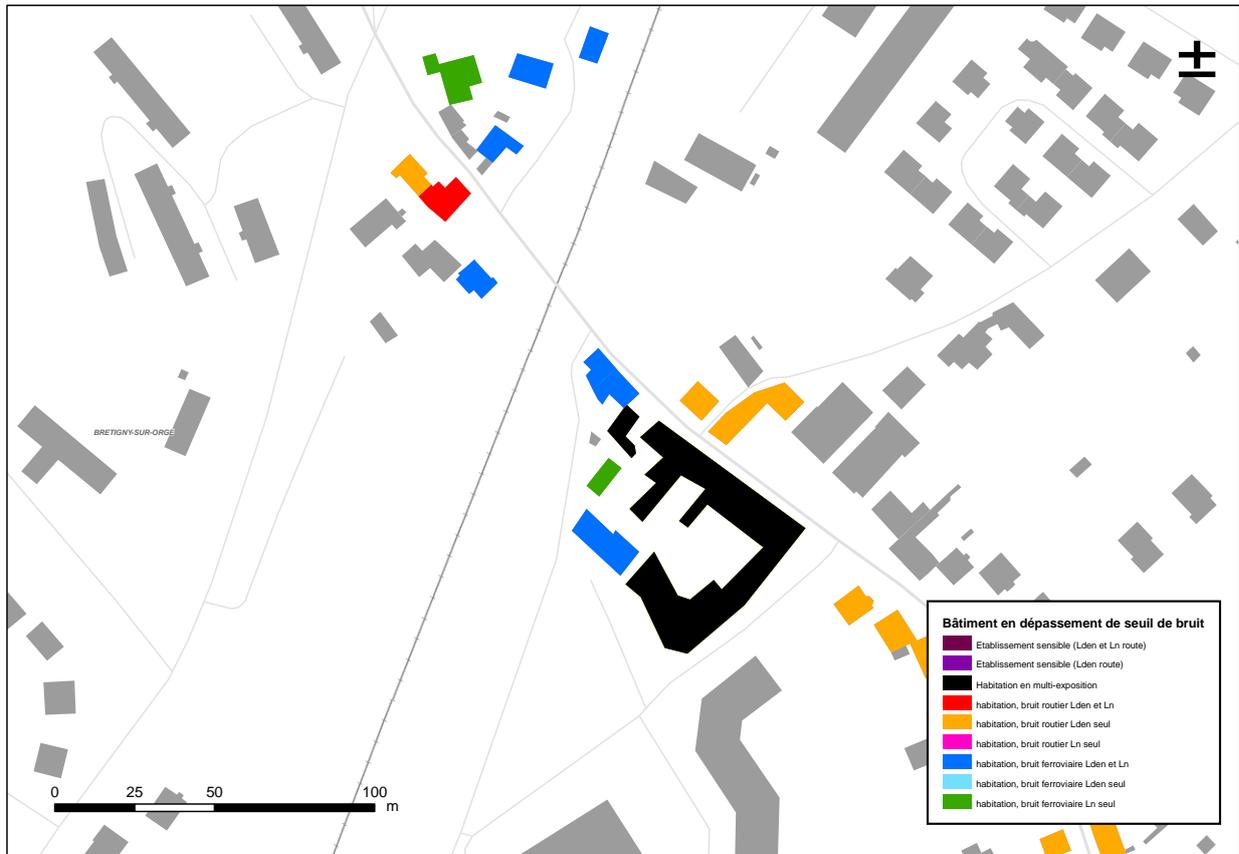
Le multi-dépassement de seuils de bruits routier et ferroviaires concerne 5 bâtiments en dépassements de seuil L_{den} route et du seuil L_n fer, ils sont répartis sur trois zones décrites dans les 3 pages suivantes.

La première zone à Brétigny sur Orge est peu probable en dépassement de seuil de bruit ferroviaire (bâti éloigné des voies ferrées).

La deuxième zone à Brétigny sur Orge concerne un immeuble récent a priori (devrait être protégé des bruits routier et ferroviaire) et dont la façade sur les voies ferrées est aveugle.

La troisième zone à Saint-Michel sur Orge est sans doute la plus sensible (bâti ancien a priori) mais ne concerne que deux maisons..

A Brétigny sur Orge
RD133 (rue de la Mairie) et voie ferrée pour 56 habitants (en noir ci-dessous).



Vue en plan (en noir)

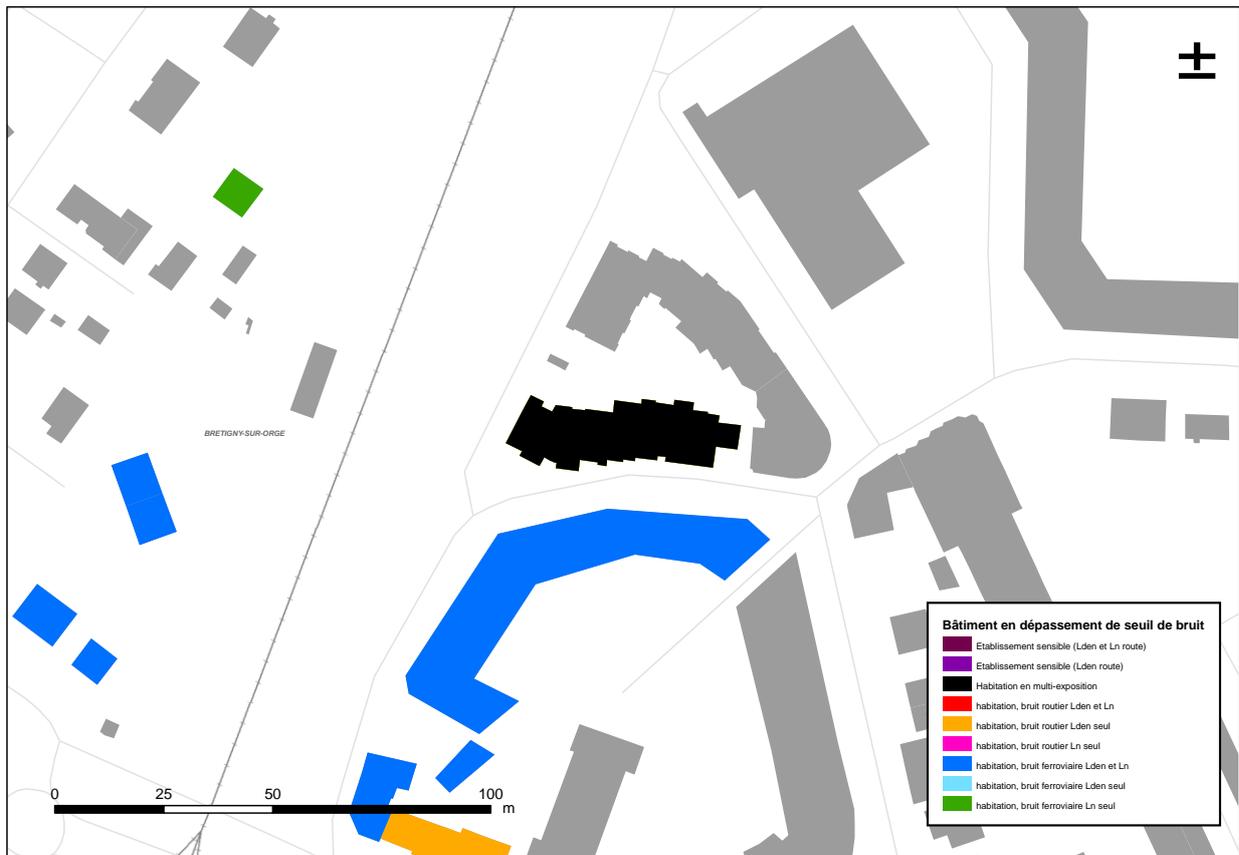


Prise de vue depuis la rue de la Mairie



Prise de vue depuis la voie ferrée.

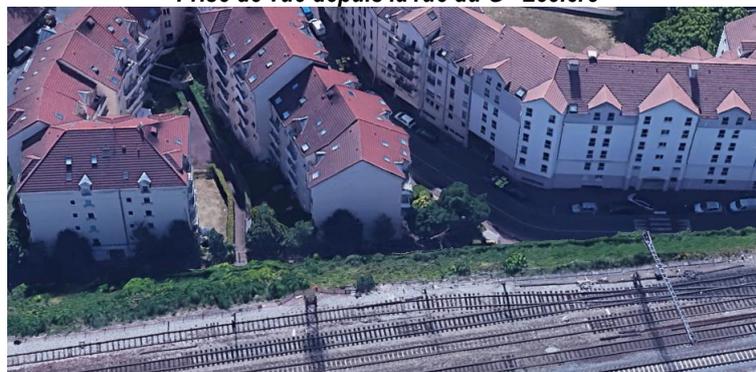
A Brétigny sur Orge
Rue du Général Leclerc et voie ferrée pour 12 habitants (en noir ci-dessous).
La façade exposée au bruit ferroviaire est **aveugle**.



Vue en plan (en noir)

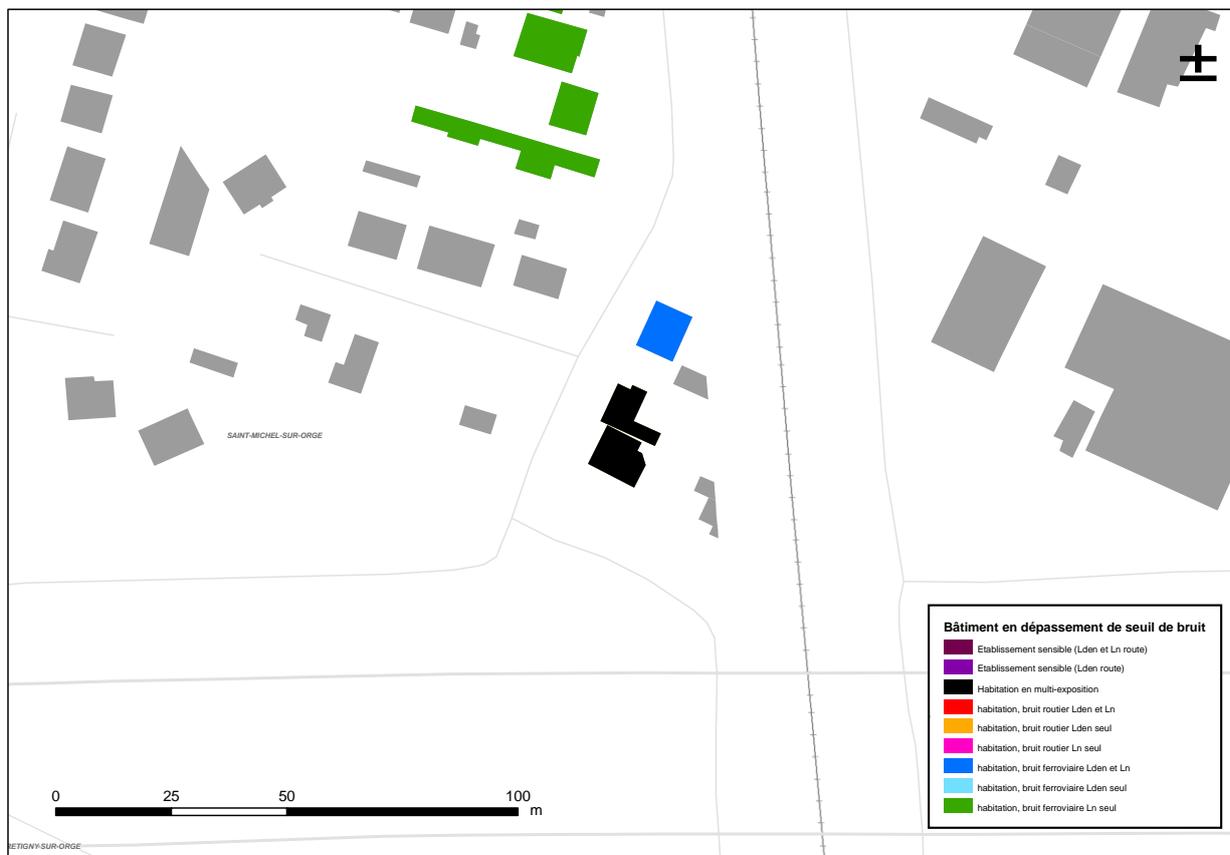


Prise de vue depuis la rue du G^{al} Leclerc



Prise de vue depuis la voie ferrée.

A Saint Michel sur Orge
RN 104 et voie ferrée pour 5 habitants (en noir ci-dessous).



Vue en plan (en noir)



Prise de vue depuis la RN 104



Prise de vue depuis la voie ferrée.

b) Autres plans

Projet de Territoire

Le projet de territoire (approuvé en Janvier 2019) constitue la feuille de route de l'Agglomération pour les 10 ans à venir. Il affirme la volonté des élus communautaires de préserver la qualité du cadre de vie en prônant un développement et une urbanisation pensés et maîtrisés, en favorisant les pôles de centralité et en préservant les espaces agricoles (affirmation de l'équilibre entre ville et campagne du territoire). Il souligne également la nécessité de proposer une offre en logement diverse et adaptée aux besoins des ménages, en veillant à un équilibre entre l'implantation de services et d'équipements publics de proximité, l'installation de commerces et l'organisation des transports. La question des mobilités est un enjeu crucial, tant pour améliorer les conditions de déplacements des habitants que pour favoriser l'accès à l'emploi, le développement économique et les implantations des entreprises. Elle sous-tend la nécessaire amélioration de l'offre de transports en commun, mais également la promotion du report modal de la voiture individuelle vers des modes moins générateurs d'émissions et de nuisances (développement des mobilités douces et actives...) Enfin, les élus communautaires ont placé le développement durable au cœur du projet de territoire, de manière à ce que les enjeux environnementaux, sociaux et économiques soient intégrés dans l'ensemble des politiques et des projets menés par l'Agglomération.

SCoT (cohérence territoriale)

Le SCOT (schéma de cohérence territoriale) a été approuvé fin 2019 par Cœur d'Essonne. Il constitue la déclinaison spatiale et réglementaire du Projet de territoire. Il définit, pour les 15 ans à venir, les grandes orientations et stratégies d'aménagement pour Cœur d'Essonne et ses communes. Il est conçu de manière à instaurer un juste équilibre entre développement et gestion économe des espaces et s'appuie sur un modèle d'urbanisation privilégiant la polarisation autour des centres-villes, des zones d'emploi, les nœuds de transport, ainsi que l'optimisation des espaces déjà urbanisés. La limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels constitue une priorité, en privilégiant la densification du tissu urbain existant et en prévoyant le maintien d'espaces de nature dans ce tissu urbain (préservation et intégration d'espaces de respiration naturels et paysagers nécessaire au bon fonctionnement écologique des communes).

Le SCoT vise à assurer le développement d'un territoire multipolaire, marqué par des centralités fortes, et la mise en place d'un système urbain hiérarchisé, économe en déplacements, notamment motorisés.

Un volet du SCoT concerne l'amélioration de la gestion des risques et des nuisances; sur ce point, les « nuisances sonores et la qualité de l'air » sont au programme avec la mise en œuvre d'un environnement calme et apaisé qui devra également être une priorité traduite dans les documents d'urbanisme locaux.

Le SCoT propose ainsi dans son programme de :

- S'appuyer sur les cartes de bruit stratégique (CBS) de CDEA, des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'Essonne et des gestionnaires d'infrastructures routières et ferroviaires, et sur le PPBE de Cœur d'Essonne (alors en cours d'élaboration) pour organiser le développement urbain en dehors des zones de nuisances sonores identifiées, en lien avec la proximité d'infrastructures routières et ferroviaires.
- Imposer une bande inconstructible le long des axes autoroutiers (A6, N104, N20, ligne du RER C et ligne Paris-Orléans) afin d'éviter l'augmentation des populations exposées aux nuisances sonores et à la pollution de l'air. La largeur de cette bande inconstructible sera adaptée en fonction du classement de l'axe, et des nuisances observées.

En particulier, pour la RN 20, cette mesure devra être uniquement mise en œuvre sur les séquences en voie express identifiées par le plan directeur de la RN 20 et le Département. Pour ce qui concerne les séquences urbaines, l'objectif est « l'apaisement » de l'axe avec une réduction de la vitesse et une place plus importante pour les usages autres qu'automobiles.

- Limiter la circulation et le stationnement des poids-lourds dans les grands axes traversant les centres villes (RD 445, route de Corbeil, etc.) et les cœurs d'agglomération afin de réduire leurs nuisances sonores et de réduire les émissions de gaz à effets de serre liés aux transports en ville.
- Éviter en premier lieu les développements urbains des projets à vocation résidentielle ou d'accueil de personnes sensibles à proximité des voies les plus émettrices de bruit et de polluants atmosphériques.
- Dans les secteurs déjà urbanisés sensibles, ou dans le cadre d'opérations d'aménagement dont l'implantation dans un secteur sensible est justifiée, mettre en œuvre des dispositifs de réduction et de protection acoustique le long des axes routiers et ferrés les plus bruyants.

Des solutions permettant de réduire les nuisances à la source seront privilégiées dans les aménagements, telles que des revêtements spécifiques ou des écrans végétaux par exemple.

Cœur d'Essonne Agglomération souhaite accompagner les villes dans le cadre de la **mise en compatibilité de leur PLU avec le SCoT**, afin de les aider à intégrer des enjeux de nature variée, notamment concernant la transition énergétique (enjeux énergie climat- EnR&R), écologique (ZAN, trames vertes et bleues, biodiversité...), et la **réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes** dans leurs documents de planification (PLU)³.

CRTE (Contrat de Relance et de Transition Écologique)

Cœur d'Essonne Agglomération s'est inscrite dans la nouvelle génération de contrats territoriaux proposés par l'État, le **Contrat Territorial de Relance et de Transition Écologique (CRTE)**, approuvé en Décembre 2021. Il s'agit de décliner, sur le territoire, le plan de relance gouvernemental et de bénéficiaire, dans la durée du mandat 2020-2026, d'un accompagnement pour la mise en œuvre du projet de territoire, vers un nouveau modèle de développement, résilient sur le plan écologique, productif et sanitaire.

S'appuyant sur un diagnostic, le CRTE formalise les objectifs partagés de politiques publiques entre l'État et Cœur d'Essonne Agglomération, relevant de six axes, en cohérence avec le projet de territoire de Cœur d'Essonne Agglomération :

- 1) Décliner une politique ambitieuse en matière de résilience et de soutenabilité du territoire
- 2) Limiter l'étalement urbain, densifier et lutter contre l'artificialisation des sols
- 3) Favoriser les Transitions agricoles et alimentaires
- 4) Promouvoir un développement économique durable, pourvoyeur d'emplois locaux
- 5) Améliorer des conditions de déplacement et de mobilités et favoriser leur décarbonation
- 6) Dans le cadre des dispositifs du plan de relance, de la transition écologique et numérique, définir des objectifs d'adaptation des services aux publics

Le programme d'actions du CRTE comporte des projets de maîtrise d'ouvrage aggro, villes et partenaires du territoire. Les villes ont ainsi été sollicitées pour qu'elles recensent les projets, sous maîtrise d'ouvrage communale ou d'autres partenaires, qui leur semblaient, par leur caractère structurant ou par leur portée, relever du CRTE, à court-moyen-long terme.

³ Les PLU imposent notamment des règles de construction pour les habitations nouvelles : obligations de protections vis-à-vis de infrastructures de transports terrestres (routes et voies ferrées) classées bruyantes.

Des règles spécifiques peuvent même être imposées par les communes : par exemple des zones tampons le long de voies particulièrement bruyantes, possibilité d'élever des murs de clôture, mise en place d'aménagements de protection imposée, création de zones calme, etc.

Concernant les actions relevant de maîtrise d'ouvrage communautaire ou proposées pour le territoire communautaire, le programme d'actions du CRTE comporte 7 fiches thématiques déclinées en fiches projet ou fiche action :

1. Attractivité et développement du territoire
2. Transition énergétique
3. Transition agricole et alimentaire
4. Transport, déplacements et mobilités
5. Aménagement de la Base 217
6. Transition numérique
7. Transition et adaptation des services aux publics

Le CRTE a vocation à définir une stratégie territoriale dans les champs de la relance et de la transition écologique à l'échelle du périmètre intercommunal. Les communes et les autres collectivités (syndicats etc..) restent décisionnaires des projets qu'elles déposent auprès de l'État dans le cadre de l'ensemble des crédits d'intervention (DSIL, DETR, etc.).

Cœur d'Essonne bénéficie, pour l'accompagner dans sa démarche de CRTE, d'un appui renforcé de l'ADEME (technique et financier), via un **Contrat d'Objectif Territorial (COT)**, signé en Décembre 2021.

PCAET (Climat Air Energie)

Le **PCAET** est un projet territorial de développement durable d'une durée de 6 ans, qui est à la fois stratégique et opérationnel. Il prend en compte l'ensemble des enjeux climat-air-énergie :

- Réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- Adaptation au changement climatique
- Sobriété énergétique
- Qualité de l'air
- Développement des énergies renouvelables et de récupération (ENR&R)

L'adoption d'un PCAET est obligatoire pour tous les EPCI de plus de 20 000 habitants et aurait dû être adopté par l'Agglomération avant le 31 décembre 2018. Une tolérance a été appliquée en raison des fusions des intercommunalités intervenues en 2016.

Cœur d'Essonne Agglomération s'est engagée dans l'élaboration de son Plan Climat Air Energie territorial par délibération en juin 2016.

Si le PCAET de Cœur d'Essonne Agglomération n'est à ce jour pas encore formalisé, Cœur d'Essonne Agglomération a établi sa stratégie énergie-climat au travers :

- Du bilan carbone patrimoine, service et territoire et de son programme d'actions, approuvé en juin 2018
- De la stratégie et du plan d'actions en faveur de l'économie circulaire adoptés en 2018, actuellement en cours de déploiement,
- Du projet de territoire, adopté en janvier 2019, décliné sur le plan opérationnel par le SCoT (adopté en décembre 2019),
- Du schéma de développement des énergies renouvelables et de récupération (ENR&R) approuvé en février 2021.

De nombreux projets et initiatives attestent également de la prise en compte des enjeux énergie-climat-qualité de l'air dans l'exercice opérationnel des compétences communautaires.

- L'élargissement du champ d'intervention de l'Espace Info Energie qui cible aujourd'hui, en plus des particuliers, les copropriétés, les bâtiments des collectivités du territoire et les bâtiments tertiaires des Zones d'activités
- La mise en œuvre d'une nouvelle OPAH sur l'ensemble de son territoire pour la période 2020-2025, avec notamment un volet rénovation énergétique ambitieux et mieux ciblé,

- L'approbation du Plan Vélo approuvé en décembre 2020,
- Le projet de modernisation et d'optimisation de l'éclairage public, soutenu dans le cadre de la DSIL 2021,
- La rénovation énergétique des bâtiments et équipements publics du territoire,
- La réalisation du projet SESAME, qui engage CDEA pour devenir un territoire pionnier de la transition agricole et alimentaire.

L'ensemble de ces éléments constituent une première préfiguration du PCAET, qu'il conviendra d'actualiser et de compléter, pour une finalisation prévue en 2023.

Des actions contre le bruit pourront être liées au PCAET de l'Agglomération. A cette fin, le guide PCAET/Bruit de l'ADEME relatif à la « Convergence des actions Bruit, Climat, Air, Energie pour une planification performante » de mars 2019, constituera une ressource précieuse.

Habitat : PLH, OPAH, EIE et CEP

Le Programme Local de l'Habitat a été adopté fin 2019 et est entré en vigueur pour la période 2020 -2025. Il fixe un objectif de construction de 1100 logements par an, hors diffus, dont 43% de logements sociaux situés pour 80% d'entre eux sur des communes en rattrapage SRU. Il comprend 12 fiches actions, déclinant les objectifs suivants :

- Développer une offre d'habitat diversifiée sur le territoire, permettant le parcours résidentiel des habitants
- Réhabiliter le parc de logement existant, privé et social
- Prendre en compte les besoins de certains publics spécifiques
- Mettre en place une stratégie partenariale et intercommunale pilotée par CDEA en matière d'attribution de logements sociaux pour favoriser les équilibres de peuplement entre les quartiers de la politique de la ville et autres secteurs du territoire.

Inscrite dans le programme d'action du PLH 2020-2025, **l'OPAH Cap'travaux** a été lancée en 2020 et s'achèvera en 2024. Elle vise les objectifs suivants :

- L'amélioration énergétique de logements en maisons individuelles et copropriétés de moins de 50 lots d'habitation ;
- L'adaptation de logements pour lutter contre la perte d'autonomie liée à l'âge ou un handicap ;
- Le développement d'une offre locative abordable ;
- La lutte contre l'habitat indigne et dégradé.

Le dispositif concerne l'ensemble du territoire communautaire. Les propriétaires de logements individuels et en copropriétés de moins de 50 lots peuvent, sous conditions de ressources, bénéficier gratuitement d'un accompagnement technique, administratif et financier, ainsi que d'une subvention couvrant une partie du coût de leurs travaux de rénovation énergétique et/ou adaptation du logement à la perte d'autonomie. Le programme est financé par l'ANAH, le Conseil Départemental de l'Essonne, et Cœur d'Essonne sur les travaux les plus onéreux et efficaces. D'autres financeurs peuvent être mobilisés, selon les cas, tels que les caisses de retraites ou la MDPH.

Cœur d'Essonne Agglomération porte depuis 2016 un **Espace Info Énergie (EIE)**, un service public de proximité qui a une mission d'accueil, d'information et de conseil auprès des particuliers, des copropriétés et des petites et moyennes entreprises en leur fournissant des informations techniques, financières, fiscales et réglementaires nécessaires à l'élaboration de leur projet de rénovation, de construction et de réduction des consommations d'énergie.

Cœur d'Essonne Agglomération a souhaité s'inscrire dans le dispositif mis en œuvre par l'ADEME permettant aux petites et moyennes collectivités de moins de 10 000 habitants de bénéficier d'un service mutualisé, « **le conseil en énergie partagé** » (CEP). Il s'agit de :

- Proposer aux villes de l'Agglomération de moins de 10 000 habitants (soit 14 communes représentant 63 380 habitants) un service mutualisé permettant de partager les compétences en énergie d'un technicien spécialisé : « le conseil en énergie partagé »
- Permettre aux villes qui ne disposent pas de ressources en ingénierie interne de mettre en place une politique énergétique maîtrisée et d'intervenir concrètement sur leur patrimoine pour réaliser des travaux générant des économies d'énergie et de fonctionnement.

Opération de Revitalisation de Territoire ORT

La convention ORT a été signée en décembre 2019 avec l'État, pour une durée de 5 ans.

L'ORT de Cœur d'Essonne Agglomération est un projet intercommunal, en multisite, pour permettre la revitalisation des 6 principales centralités du territoire, en agissant prioritairement sur 3 piliers, l'habitat, le commerce et l'aménagement/urbanisme, et en bénéficiant notamment d'outils juridiques et de moyens innovants. :

- **3 pôles structurants majeurs** :
 - Sainte Geneviève des Bois (faisant l'objet d'un projet pôle gare) -Villemoisson sur Orge-Morsang sur Orge : l'intégralité du corridor marchant de la Route de Corbeil, situé entre l'A6 au Nord (Morsang/Villemoisson), en passant par l'entrée de la Croix Blanche et de la Francilienne au Sud (Ste Geneviève-des-bois), jusqu'à la future gare routière Val Vert Croix Blanche.
 - Brétigny (faisant l'objet d'un projet pôle gare) : le centre-ville (périmètre situé entre la halle du marché, la mairie et la gare RER)
 - Arpajon (faisant l'objet d'un projet pôle gare), déjà concerné par le dispositif Action Cœur de Ville.
- **3 pôles structurants complémentaires** faisant l'objet d'un projet pôle gare
 - Saint Michel sur Orge, déjà concerné par le dispositif Action Cœur de Ville, notamment pour traiter l'îlot commercial Grand Bois, structurant pour le quartier du Bois des Roches
 - Centre-ville de Breuillet, lauréate en 2021 du programme Petites Villes de Demain,
 - Centre-ville de Marolles en Hurepoix

Ces 6 centralités s'articulent en cohérence avec les pôles gares, avec les pôles de périphérie et les zones d'activités économiques.

L'ORT permettra également de traiter des enjeux territoriaux à fort potentiel en dehors des périmètres : le Perray Vacluse, l'hôpital d'Arpajon, St Hubert, la ferme de l'Envol.

Les élus communautaires ont souhaité placer le développement durable et la préservation de la qualité du cadre de vie comme modèle pour le devenir de ses centralités

c) Autres problématiques

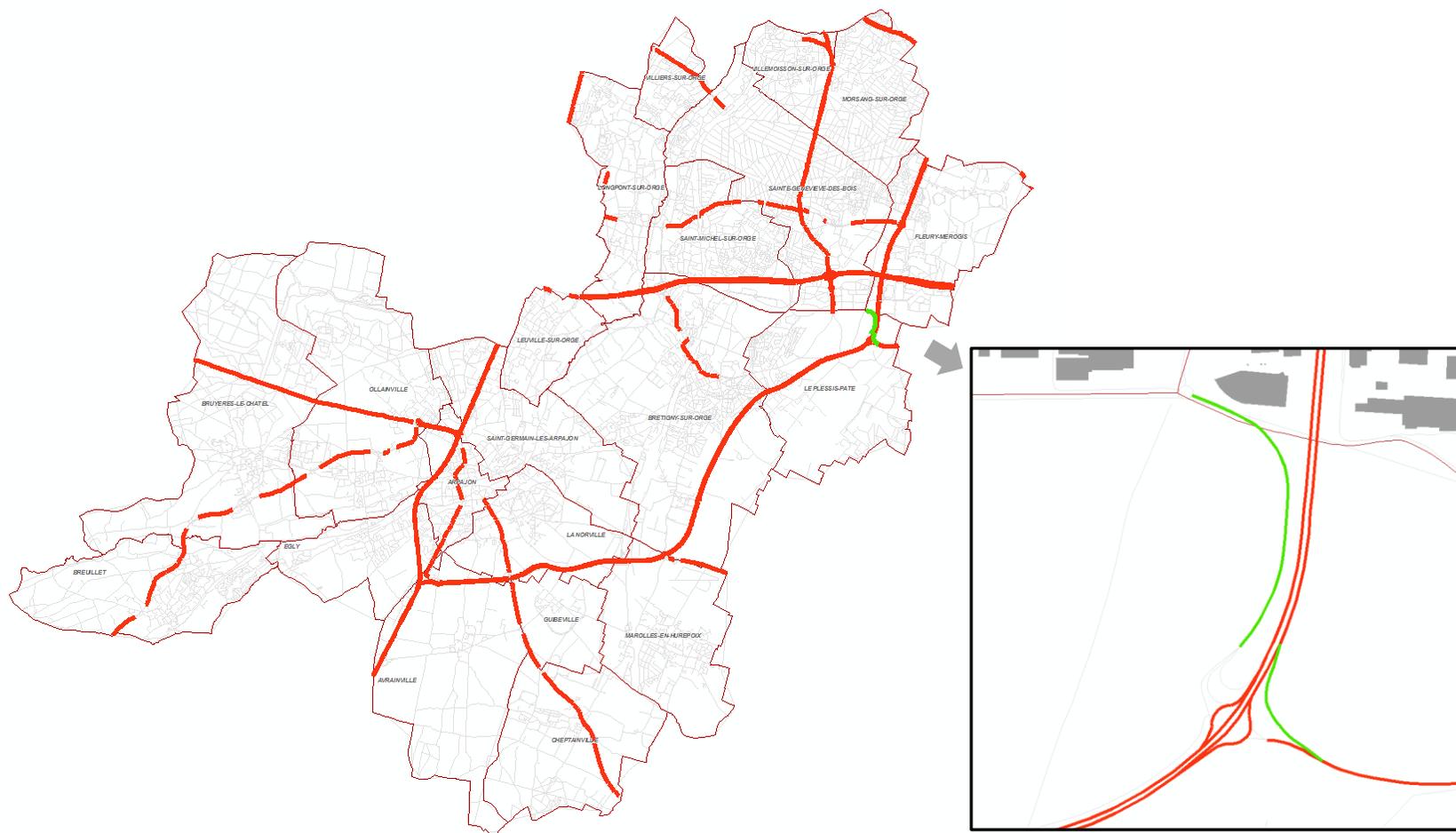
Grandes infrastructures routières

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

Les gestionnaires de grandes infrastructures routières extérieurs à CDEA sont représentés en rouge (autoroutes, État, Département) 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; ainsi, dans la réalité, il ne reste que la voie d'accès entre la Croix-Blanche et la RD19 qui reste communautaire (voie verte de gauche).

Les grandes infrastructures routières de l'Agglomération ne présentent donc pas de sensibilité au bruit car il n'y en a qu'une seule en circulation en pleine zone d'activité (sans bâti sensible).



Grandes infrastructures routières présentes sur Cœur d'Essonne selon la CBS : en vert, les voies communales concernées au Plessis-Pâté.

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 ; elle peut saisir l'Acnusa⁴ 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.

L'article R. 571-72 du code de l'environnement régit le fonctionnement et la composition des CCE. Il prévoit que soient incluses au titre des collectivités locales des représentants des communes impactées par le bruit de l'aérodrome ou des représentants des EPCI dont au moins une commune est concernée par le bruit de l'aérodrome. Les communes situées dans le Plan d'Exposition au Bruit ou dans le Plan de gêne Sonore sont considérées comme impactées par le bruit de l'aérodrome.

Le plan d'exposition au bruit de Paris - Orly concerne Athis-Mons, Champlan, Chilly-Mazarin, Crosne, Longjumeau, Massy, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust et Wissous. Aucune de ces communes ne fait partie de Cœur d'Essonne Agglomération qui ne siège donc pas à la CCE. Il reste cependant possible de demander au préfet à ce qu'un représentant assiste à la CCE d'Orly, sans droit de vote.

Il convient de signaler que le Conseil Départemental de l'Essonne fait partie de la CCE d'Orly, il peut à ce titre faire échos des problématiques rencontrées par Cœur d'Essonne à la CCE.

A noter : les PPBE des agglomérations présentent rarement des actions concrètes permettant la réduction des nuisances sonores aériennes, ce sujet étant considéré comme traité dans le PPBE d'infrastructures aéroportuaires.

⁴ Autorité de contrôle des Nuisances Aéroportuaires

3. HIERARCHISATION DES ENJEUX

A. BRUIT DES TRANSPORTS TERRESTRES (ROUTES ET FER)

Zones à enjeux

Des zones à enjeux ont été déterminées 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.

48 zones distinctes ont ainsi été définies et ensuite hiérarchisées elles sont représentées et listées au paragraphe qui suit relatif à la « Hiérarchisation globale des zones à enjeux ».

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**, proposé 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 VL_i :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (L _{den} ou L _n)	Coefficient
Niveau < VL _i	0
VL _i <= Niveau < VL _i + 5	1
Niveau >= VL _i + 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 :	VL _i	Coefficient affecté		indice par source
70dB(A) en Lden pour le bruit routier	68	1 x 3 hbts = 3	+	3
58 dB(A) en Ln pour le bruit routier	62	0 x 3 hbts = 0		
79 dB(A) en Lden pour le bruit ferroviaire	73	2 x 3 hbts = 6	+	9
66 dB(A) en Ln pour le bruit ferroviaire	65	1 x 3 hbts = 3		
52 dB(A) en Lden pour le bruit des avions	55	0 x 3 hbts = 0	+	0
Indice agrégé =		4 x 3 hbts	=	12

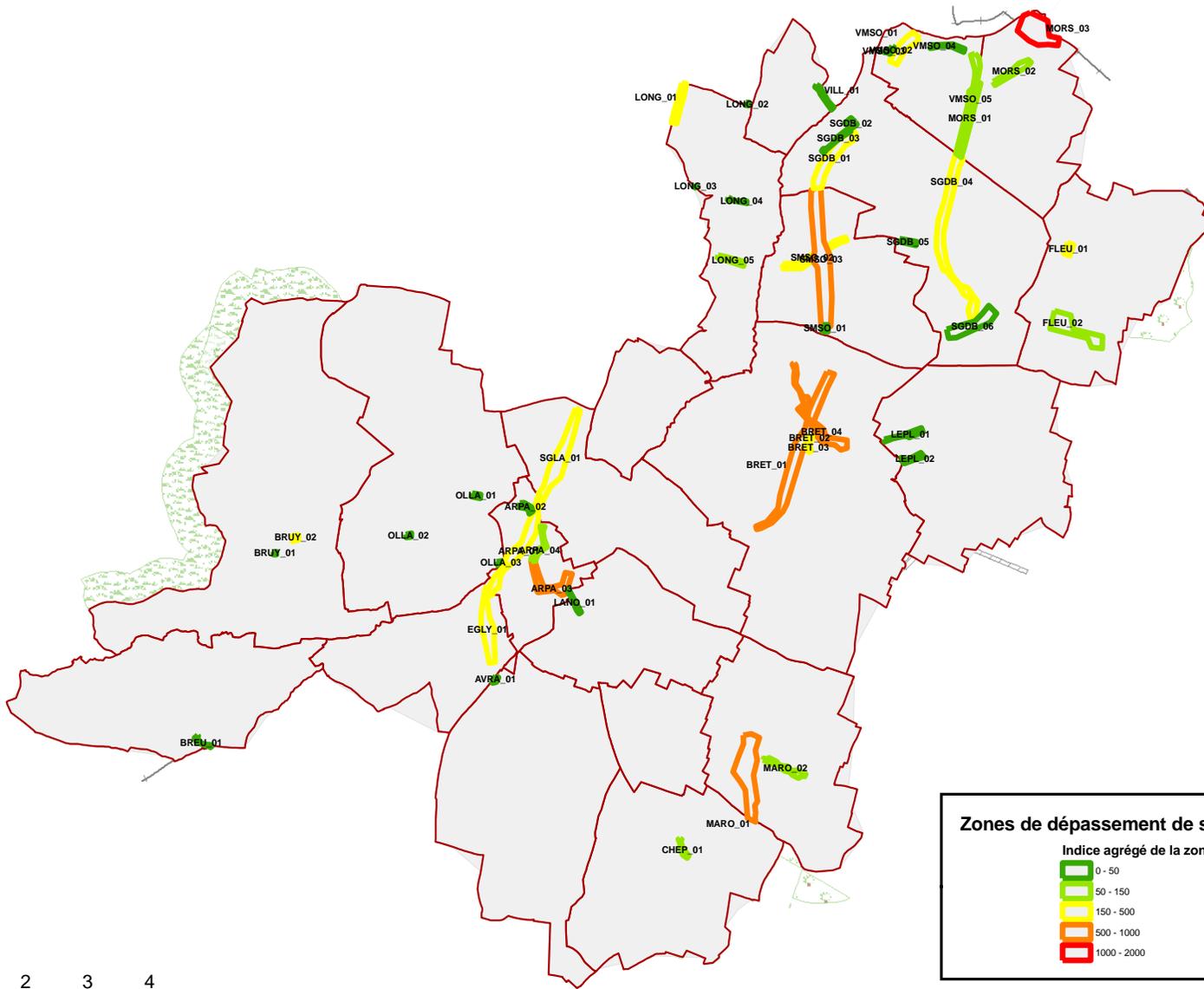
Exemple de calcul de l'indice agrégé de population exposée

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.

Hiérarchisation globale des zones à enjeux

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 Cœur d'Essonne pour les bruits de transports terrestres.



Zones à enjeux tous gestionnaires, hiérarchisées selon l'indice agrégé de population exposée au bruit.

Les 48 zones 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 ou de **CDEA**.

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 AGREGÉ	INDICATEUR
1	MORS_03	MORSANG-SUR-ORGE	R	A6	33	17	1583	1279	/	/		1583	/
2	SMSO_03	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	105	181	759	939	/	/	RN 104	989	/
3	ARPA_03	ARPAJON	R	RD 152	46	14	894	142	Ecole A. France Ecole V. Hugo	/	/	894	/
4	MARO_01	MAROLLES-EN-HUREPOIX	F	Voie ferrée	93	161	630	804	/	/	/	804	/
5	BRET_04	BRETIGNY-SUR-ORGE	R	RD 133	56	13	791	250	/	/	Voie ferrée	793	/
6	BRET_01	BRETIGNY-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	31	65	569	732	/	/	RD 133 Rue G. Leclerc	732	/
7	SGDB_01	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	F	Voie ferrée	38	82	346	493	/	/	/	493	/
8	BRET_02	BRETIGNY-SUR-ORGE	R	Rue Général Leclerc	2	2	427	427	/	/	/	427	/
9	SGDB_04	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RD 117 - RD 46	83	4	427	23	/	/	/	427	/
10	LONG_01	LONGPONT-SUR-ORGE	R	RN 20	19	17	414	404	/	/	/	414	/
11	SGLA_01	SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	R	RN 20	38	30	360	338	/	/	/	361	/
12	VMSO_01	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	10	24	137	229	/	/	/	229	/
13	ARPA_01	ARPAJON	R	RN 20	28	13	228	187	/	/	/	228	/
14	SMSO_02	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	R	RD 46	42	0	207	0	/	/	/	207	/
15	FLEU_01	FLEURY-MEROGIS	R	RD 445	1	0	184	0	/	/	/	184	/
16	EGLY_01	EGLY	R	RN 20	17	8	173	52	/	/	/	173	/
17	BRUY_02	BRUYERES-LE-CHATEL	R	RD 116	1	0	158	0	/	/	/	158	/
18	BRET_03	BRETIGNY-SUR-ORGE	R	RD 152	2	0	152	0	/	/	/	152	/
19	MARO_02	MAROLLES-EN-HUREPOIX	R	RD 8	32	0	144	0	Halte-Garderie	/	/	144	/
20	LONG_05	LONGPONT-SUR-ORGE	R	RD 46	13	3	143	103	/	/	/	143	/
21	MORS_02	MORSANG-SUR-ORGE	R	RD 77	29	0	136	0	/	/	/	136	/
22	MORS_01	MORSANG-SUR-ORGE	R	RD 117	20	2	129	31	/	/	/	129	/
23	VMSO_05	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	R	RD 117	42	4	127	16	/	/	/	127	/

Hiérarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (1/2)

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	INDICATEUR
24	ARPA_04	ARPAJON	R	RD 449	12	5	67	31	Lycée P. Belmondo	/	/	67	/
25	FLEU_02	FLEURY-MEROGIS	R	RN 104	7	3	59	45	/	/	/	59	/
26	CHEP_01	CHEPTAINVILLE	R	RD 449	11	5	56	35	/	/	/	56	/
27	LANO_01	LA NORVILLE	R	RD 449	8	0	28	0	/	/	/	28	/
28	SGDB_06	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RN 104	4	2	28	16	/	/	/	28	/
29	VILL_01	VILLIERS-SUR-ORGE	R	RD 35	8	1	27	8	/	/	/	27	/
30	LEPL_01	LE PLESSIS-PATE	R	RD 117	9	0	26	0	/	/	/	26	/
31	VMSO_04	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	R	RD 25 - RD 117	4	0	26	0	/	/	/	26	/
32	LEPL_02	LE PLESSIS-PATE	R	RD 19	3	2	21	14	/	/	/	21	/
33	SGDB_03	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RD 25	11	0	21	0	/	/	/	21	/
34	LONG_04	LONGPONT-SUR-ORGE	R	RD 25	5	0	18	0	/	/	/	18	/
35	SMSO_01	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	R	RN 104	105	181	759	939	/	/	Voie ferrée	15	/
36	BREU_01	BREUILLET	R	RD 19	5	0	14	0	/	/	/	14	/
37	OLLA_03	OLLAINVILLE	R	RD 152	3	0	14	0	/	/	/	14	/
38	VMSO_02	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	R	RD 25	3	1	13	9	/	/	/	13	/
39	SGDB_05	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RD 46	3	0	11	0	/	/	/	11	/
40	OLLA_01	OLLAINVILLE	R	RD 97	4	0	10	0	/	/	/	10	/
41	AVRA_01	AVRAINVILLE	R	RN 20	2	1	8	6	/	/	/	8	/
42	ARPA_02	ARPAJON	R	RD 97	4	0	8	0	/	/	/	8	/
43	SGDB_02	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RD 35	4	1	8	1	/	/	/	8	/
44	LONG_02	LONGPONT-SUR-ORGE	R	RD 35	1	0	6	0	/	/	/	6	/
45	LONG_03	LONGPONT-SUR-ORGE	R	RD 133	1	0	3	0	/	/	/	3	/
46	VMSO_03	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	R	RD 186	1	0	3	0	/	/	/	3	/
47	BRUY_01	BRUYERES-LE-CHATEL	R	RD 82	1	0	2	0	/	/	/	2	/
48	OLLA_02	OLLAINVILLE	R	RD 116D	1	0	2	0	/	/	/	2	/

Hiérarchisation globale des zones à enjeu pour tous les gestionnaires (2/2)

Hierarchisation des voies nationales

Les voies nationales, routes et voies ferrées, sont répertoriées ci-après au nombre de 9, dans l'ordre hiérarchique de leur exposition au bruit.

IDENTIFIANT ZE	GESTION	HIERARCHIE État	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
MORS_03	État	1	MORSANG-SUR-ORGE	R	A6	1583	1279	/	/		1583	MORS_03	Consultation du gestionnaire
SMSO_03	SNCF	2	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	759	939	/	/	RN 104	989	SMSO_03	
MARO_01	SNCF	3	MAROLLES-EN-HUREPOIX	F	Voie ferrée	630	804	/	/	/	804	MARO_01	
BRET_01	SNCF	4	BRETIGNY-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	569	732	/	/	RD 133 - Rue G. Leclerc	732	BRET_01	
SGDB_01	SNCF	5	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	F	Voie ferrée	346	493	/	/	/	493	SGDB_01	
VMSO_01	SNCF	6	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	F	Voie ferrée	137	229	/	/	/	229	VMSO_01	
FLEU_02	État	7	FLEURY-MEROGIS	R	RN 104	59	45	/	/	/	59	FLEU_02	
SGDB_06	État	8	SAINT-GENEVIEVE-DES-BOIS	R	RN 104	28	16	/	/	/	28	SGDB_06	
SMSO_01	État	9	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	R	RN 104	759	939	/	/	Voie ferrée	15	SMSO_01	

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

BRUIT DES AVIONS

Des actions relatives aux bruits des avions sont déjà engagées, elles seront reconduites (via des associations comme PRISALT, la représentation de CDEA à la Commission Consultative de l'Environnement par le CD91, etc.).

Les supports possibles pour la protection seront rappelés, notamment via la Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR), émanation de la CCE dédiée à la partie spécifique de l'aide aux riverains.

B. ZONES DE CALME

Il existe une description générale dans le code de l'Environnement qui définit que « les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Ainsi l'Agglomération définit ses propres critères de détermination de zones de calme, ou de zones de ressourcement, basés sur les principes suivants :

- Ces espaces doivent être disponibles dans les secteurs les plus urbanisés du territoire.
- Ce sont des espaces qui bénéficient déjà d'un accès libre pour le public, ils sont entretenus par les services communaux ou communautaires.
- Ces zones ne sont pas surexposées au bruit.

Les zones retenues sont ainsi constituées des parcs, bois et jardins exploités par Cœur d'Essonne et les Villes. Elles seront validées au cours des actions menées dans le cadre de ce PPBE (action n°9) et préservées comme telles dans les PLU.

Ces zones de calme potentielles sont listées dans les deux tableaux suivants selon deux grandes familles : les parcs et jardins d'une part, les espaces naturels de la Vallée de l'Orge d'autre part.

Commune(s)	Parcs et jardins
Arpajon	Parc du 100 Grande Rue
Arpajon	Parc de Freising
Arpajon	Parc Chevrier
Arpajon	Parc T. Guesdon
Arpajon	Parc de La Folatière
Brétigny-sur-Orge	Parc Clause
Brétigny-sur-Orge	Place Frederico Garcia Loca
Brétigny-sur-Orge	Square de la Résistance
Brétigny-sur-Orge	Parc (Cité Pasteur)
Brétigny-sur-Orge	Square de quartier
Breuillet	Parc (Petit Brétigny)
Brétigny-sur-Orge	Parc du Carouge
Bruyères-le-Châtel	Parc (Eglise)
Fleury-Mérogis	Parc Marcille
Guibeville	Parc des Douves
La Norville	Place du 19 Mars 1962
La Norville	Parc de la Galanderie
Le Plessis-Pâté	Square du Colombier
Le Plessis-Pâté	Parc (Rogère / De La Roche)
Leuville-sur-Orge	Domaine géorgien
Morsang-sur-Orge	Parc Pablo Picasso
Morsang-sur-Orge	Parc de la Source
Morsang-sur-Orge, Fleury-Mérogis	Parc de la Greffière
Ollainville - Arpajon	Parc de la Butte au Grés
Saint Germain-lès-Arpajon	Parc (Olympe de Gougès)
Sainte-Geneviève-des-Bois	Jardin Public
Sainte-Geneviève-des-Bois	Pelouse Gerard Philippe
Sainte-Geneviève-des-Bois	La maréchaussée
Sainte-Geneviève-des-Bois	Parc Pierre
Sainte-Geneviève-des-Bois	Parc des Mares Yvon
Sainte-Geneviève-des-Bois	Bois des Trous
Saint-Michel-sur-Orge	Le Bois des Roches
Saint-Michel-sur-Orge	Parc (Roches / Blaise Pascal)
Saint-Michel-sur-Orge	Ru de Fleury - Gendarmerie et Bois des roches
Saint-Michel-sur-Orge	Bois du Mont Pipeau
Villemoisson-sur-Orge	Parc Lussiana
Villemoisson-sur-Orge	Le Parc
Villemoisson-sur-Orge	Parc Trianon
Villemoisson-sur-Orge	Square Bassompierre
Villiers-sur-Orge	Parc de la Mairie
Villiers-sur-Orge	Coulée Verte

Zones de calme potentielles 1/2 - Parcs et jardins

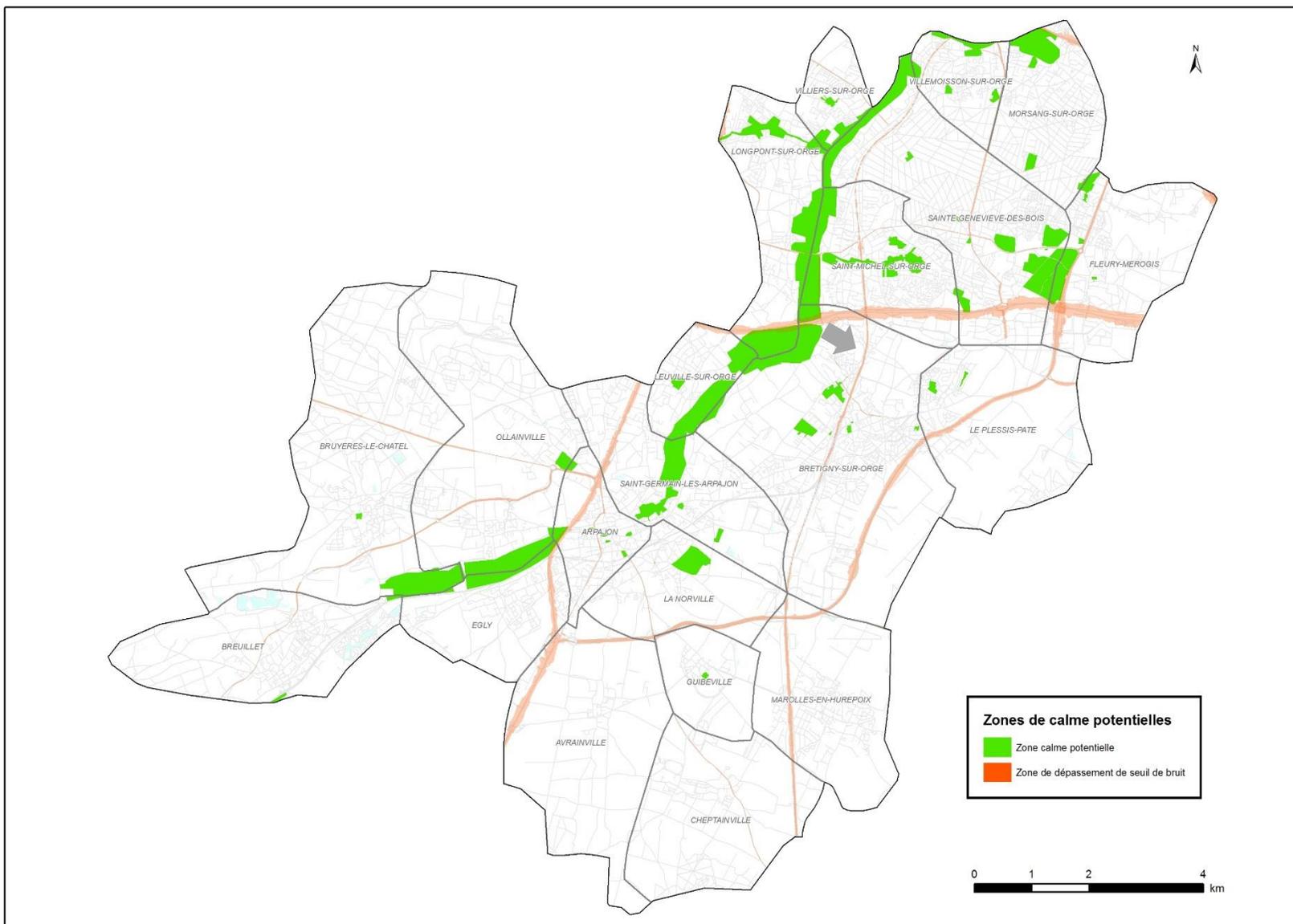
Commune(s)	Vallée de l'Orge
Brétigny-sur-Orge	Bassin du Carouge
Bruyères-le-Châtel	Bassin de Trévoix
Bruyères-le-Châtel	Mort Ru aval - Petits échassons et Confluence
Leuville, Brétigny, Longpont	Bassin du Petit-Paris
Leuville-sur-Orge	Grandes aulnes
Longpont, Saint-Michel, Brétigny	Plaine de Guipereux
Longpont, Saint-Michel-sur-Orge	Parc de Lormoy
Longpont-sur-Orge	Sallemouille aval
Morsang-sur-Orge	Espace Naturel du Séminaire
Morsang-sur-Orge	Parc du Séminaire
Ollainville - Egly - Arpajon	Egly - Ollainville - Arpajon
Sainte-Geneviève-des-Bois	Espace Naturel du Breuil
Sainte-Geneviève-des-Bois, Villemoisson	Espace Naturel de Vaucluse
Saint-Michel-sur-Orge	Bassin de l'Orge
Saint-Germain-lès-Arpajon	Pré aux canes
Saint-Germain-lès-Arpajon	Bassins secs de la Bretonnière
Saint-Germain-lès-Arpajon	Pré barallon
Saint-Germain-lès-Arpajon, Leuville	Pré au Roy
Villemoisson-sur-Orge	Prairies des 5 arches
Villemoisson-sur-Orge	Archives
Villiers - Sainte-Geneviève-des-Bois	Espace Naturel du Perray

Zones de calme potentielles 2/2 – Vallée de l'Orge

Ce sont ainsi 61 zones pressenties comme zones de calme, dont 39 zones de parcs et jardins et 22 zones sur la Vallée de l'Orge.

Ces zones de calme potentielles sont localisées sur la planche page suivante.

On constate que certaines d'entre elles viennent effleurer des zones bruyantes (zones de dépassement de seuil de bruit) mais que dans ce cas, la grande majorité de la superficie de la zone considérée est en ambiance sonore préservée.



Zones de calme potentielles prédéterminées sur Cœur d'Essonne.

4. PLAN D' ACTIONS

A. RAPPEL DES MESURES POSSIBLES

Actions à la source et actions correctives

Action	Type	Pertinence d'efficacité acoustique *	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût (en € HT)
Sur le bâti	Isolement de façades	+++	+++	7000 € / indiv 5000 € / collect.
Au bord des voies	Mise en place d'écran ou de merlons	+++	+++	500 € / m ²
Sur la voie	Revêtement routier acoustique	***	***	Surcoût 20%
	Aménagement de la voirie (ralentisseur, giratoire ...)	+++	+++	Elevé
Sur le trafic routier	Réduction du trafic	++	++	Faible
	Modification du plan de circulation	+++	+++	Faible
	Restriction de circulation PL	+++	+++	Faible
	Gestion du stationnement	+++	++	Faible
	Gestion du trafic urbain de livraison	++	++	Faible
	Modération de la vitesse	+	+++	Faible
	Installation de radars automatiques / pédagogiques	++	++	Faible
	Mise en place d'une onde verte	variable	+++	Faible
	Réalisation d'une zone 30	+++	++	Faible
	Partage de la voirie (code de la rue)	+++	++	Moyen
	Développement des modes de transports doux	+	++	Moyen
	Développement des transports en commun	+++	+	Moyen
	Utilisation véhicule électrique ou hybride	+	+	Moyen
Contrôle des 2-roues motorisés	++	+	Faible	

* S'apprécie au regard de l'effet direct de l'action en situation (plus une action sera pertinente, plus elle sera acoustiquement efficace pour améliorer la situation des riverains)

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

*** Les vitesses en agglomération étant limitées au maximum à 50 km/h, le changement du revêtement de chaussée n'engendrera aucun gain en termes de réduction des niveaux de bruit à l'émission (en dessous de 50 km/h c'est le bruit du moteur qui est prépondérant)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

Tableau indicatif d'actions à la source et d'actions correctives possibles

Actions stratégiques et de prévention

Action	Type	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût
Intégration de la dimension acoustique dans les outils existants (PLU / PDU, etc) et prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme	Formation, communication	++	Faible
Sensibilisation au bruit dans les écoles	Sensibilisation	++	Faible
Sensibilisation au bruit des bailleurs sociaux	Sensibilisation, communication	++	Faible
Sensibilisation au bruit des habitants	Sensibilisation	++	Faible
Mise en place d'un outil de gestion des plaintes	Sensibilisation, communication	++	Faible
Réalisation d'une charte de bruit nocturne	Sensibilisation	++	Faible
Développement d'un portail bruit sur le site de l'Agglomération	Communication, formation	++	Faible
Mise en place de journées thématiques (courtoisie au volant, journée bruit, journée de l'audition, journée verte, etc)	Sensibilisation, communication	++	Faible
Monitoring de bruit	Surveillance, information	++	Moyen
Etudes de trafics, études acoustiques	Prévention et préconisations	+	Faible

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

Tableau indicatif d'actions préventives possibles

B. OBJECTIFS DU PLAN D'ACTIONS

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.

PLAN D' ACTIONS

Le programme d'action s'articule autour de trois grands axes principaux présentés dans le tableau ci-dessous : transports terrestres (axe 1) planification (axe 2) et information (axe 3).

Les actions associées y sont listées également et définies plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

Axe	Action
Axe 1 : Prévenir et réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	Action 1 : Développer les liaisons douces et le recours des usagers aux modes doux
	Action 2 : Permettre et encourager le recours aux alternatives à la voiture individuelle : amélioration de l'offre en transports en commun et promotion du covoiturage
	Action 3 : Agir sur la fluidité du trafic
	Action 4 : Agir sur la vitesse de circulation en lien avec les villes de l'Agglomération
	Action 5 : Améliorer la qualité et la performance des infrastructures terrestres
	Action 6 : Contribuer à la réduction des nuisances sonores liées au trafic ferré
	Action 7 : Contribuer à la réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien
Axe 2 : Intégrer l'enjeu du bruit dans les documents de planification, les projets d'aménagement et renforcer l'isolation acoustique des bâtiments	Action 8 : Intégrer le PPBE au SCoT dans le cadre de sa révision
	Action 9 : Accompagner les villes pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur PLU
	Action 10 : Accompagner les aménageurs et les maîtres d'ouvrage pour intégrer le bruit dans les projets d'aménagement, de construction et les projets urbains
	Action 11 : Intégrer les enjeux du bruit dans le cadre de la réflexion sur l'évolution de la RN20
	Action 12 : Améliorer l'isolation acoustique des bâtiments publics : intégrer des critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics lors de l'achat des équipements ou de la construction/rénovation de bâtiments communaux ou intercommunaux
	Action 13 : Accompagner les particuliers, les copropriétés, les bailleurs et les entreprises pour une meilleure isolation acoustique des logements et des bâtiments tertiaires privés
Axe 3 : améliorer la connaissance, informer et sensibiliser	Action 14 : Mettre en place des outils d'amélioration de la connaissance collective et de suivi de l'environnement sonore du territoire
	Action 15 : Mettre en place une politique d'information et d'incitation à des comportements citoyens en lien étroit avec les villes de l'Agglo

Actions programmées par CDEA.

Axe 1 : Prévenir et réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires

Action 1 : Développer les liaisons douces et le recours des usagers aux modes doux	
Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p>1) <u>Mise en œuvre du Plan Vélo communautaire, adopté en décembre 2020</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Le Plan Vélo de Cœur d'Essonne Agglomération a été adopté par délibération le 17 décembre 2020 et a été actualisé en décembre 2021 (révision portant sur le phasage du programme, pour tenir compte de nouveaux besoins, de contraintes techniques et d'évaluations financières plus précises). Le Plan Vélo comprend un plan phasé sur 3 ans composé d'un volet « itinéraires », un volet « jalonnement », un volet « stationnement » et un volet « service aux vélos ». Il permet de bénéficier d'un financement des actions à hauteur de 50% pour la Région et de 20% pour le Département. - Le premier plan-vélo concerne la période « 2021-2023 », pour un montant total de plus de 11,7 M€ HT. Il prévoit : <ul style="list-style-type: none"> ▪ 22 nouveaux itinéraires cyclables (en plus des 19 itinéraires cyclables déjà existants) ▪ Davantage de stationnement (8 300 nouveaux arceaux) ▪ De nouveaux services aux vélos et aux cyclistes (formation à la pratique du vélo en milieu urbain , ateliers de réparation collaboratifs, actions de sensibilisation) ▪ Un plan de jalonnement comprenant des fléchages d'itinéraires indiquant les distances et une signalisation dédiée aux vélos aux carrefours d'itinéraires - Un second plan vélo devrait être proposé sur la période suivante « 2024-2026 » intégrant d'autres itinéraires identifiés dans les études menées et permettant de poursuivre le maillage cyclable du territoire. Ce schéma sera validé avec les communes. - L'ensemble de ces deux plans constituera le schéma directeur d'itinéraires cyclables de Cœur d'Essonne. <p>Parallèlement au déploiement du Plan Vélo, Cœur d'Essonne se mobilise pour promouvoir la pratique du vélo et le recours des usagers aux modes doux :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Prise en compte et développement des mobilités actives dans les aménagements des pôles gares, dans les projets d'aménagement (ZAC d'activités économiques, d'habitat et mixtes) et dans les projets relevant de l'Opération de Revitalisation du Territoire. - Organisation de la Valdorgienne : course run&bike organisée chaque année sur un parcours de 16 km qui constitue un événement sportif populaire, familial et l'occasion de promouvoir la pratique du vélos à des fin sportives, touristiques et ludiques. - Au-delà des animations que l'Agglomération conduit chaque année dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité (qui a lieu chaque année au mois de septembre) pour inciter à des changements de comportements vers des pratiques moins émettrices de GES, Cœur d'Essonne souhaite organiser une action de sensibilisation par an pour promouvoir la pratique du vélo et à moyen terme prendre part à la fête nationale « Mai à vélo », dynamique issue du déconfinement, qui vise à réunir une diversité de publics autour d'évènements populaires et pédagogiques autour du vélo.

	<ul style="list-style-type: none"> - Cœur d'Essonne souhaite installer quatre stations-service vélos dans les gares du territoire pour proposer de multiples services en libre-service aux cyclistes, par exemple lavage, le gonflage et les petites réparations. - Cœur d'Essonne compte instaurer et animer un comité vélos avec les partenaires du territoire. Ce Comité dédié aux mobilités actives a pour objectif de contribuer à l'amélioration des aménagements actuels et de participer à l'élaboration et au suivi de la mise en œuvre des infrastructures et équipements futurs. <p>2) <u>Poursuite de la mise en œuvre du programme de stationnement vélos en gare « véligo »</u> Véligo est un dispositif de stationnement fermé et sécurisé avec un accès exclusivement par abonnement via le pass Navigo. Ces consignes sont équipées de système de vidéosurveillance à l'intérieur. Quatre consignes de stationnements Véligo de 40 places ont été installées à Brétigny sur Orge, Sainte Geneviève des Bois, Saint-Michel-sur-Orge et Marolles-en-Hurepoix. Elles sont exploitées par SNCF Mobilités. Cœur d'Essonne attend une validation d'Ile-de-France Mobilités et de la SNCF pour de nouvelles implantations sur les autres gares du territoire.</p> <p>3) <u>Octroi d'une subvention communautaire aux particuliers pour leur abonnement « Véligo location »</u> En 2019 Ile-de-France Mobilités a mis en place un service de location de vélo électrique intitulé « Veligo Location », afin d'inciter les franciliens à l'acquisition de vélo électrique. L'agglomération a voulu renforcer ce dispositif avec une subvention de 50% aux accordée sur tout abonnement de 3 mois ou 6 mois aux résidents Cœur d'Essonnien. Ce dispositif ne rencontre pas un franc succès : on compte seulement une trentaine d'abonnés depuis 2020.</p> <p>4) <u>Incitation à la mobilité bas carbone des agents de CDEA</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Acquisition de vélos à assistance électrique pour le parc communautaire (4 ou 5): Cœur d'Essonne souhaite mettre à disposition de ses agents des vélos électriques, dans une logique de promotion de l'éco-responsabilité des pratiques de son personnel. La dotation interviendra dès 2022. - Optimisation du parc de véhicules communautaire, avec un objectif de réduire de 10% le nombre de véhicules (mutualisation dans l'utilisation coordonnée des véhicules) - Verdissement du parc automobile communautaire : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour 2022, Cœur d'Essonne Agglomération souhaite substituer 4 véhicules thermiques par des véhicules électriques, en projetant d'en acquérir 2 et d'en louer en longue durée 2 autres car les véhicules électriques coutent environ 50% plus cher qu'un véhicule thermique y compris en location. ▪ Cœur d'Essonne Agglomération souhaite également poursuivre l'augmentation du nombre de véhicules hybrides dont le prix d'acquisition ou de la location est voisin des véhicules thermiques en favorisant le remplacement des véhicules fonctionnant au diesel. Sur 5 ans, l'Agglo s'est fixé l'objectif de passer de 23 « véhicules propres » aujourd'hui (18 hybrides et 5 électriques) à un parc d'une cinquantaine de véhicules hybrides ou électriques (30 et 20). - Cœur d'Essonne souhaite s'inscrire dans une politique ambitieuse et systémique de déploiement d'infrastructures de recharge à l'échelle du territoire qui doit permettre le déploiement de bornes de recharges associées à du stationnement longue durée, c'est-à-dire en zone résidentielle, dans les
--	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

	<p>parcs d'activités ou dans les pôles multimodaux (prérogatives du SMOYS) et en généralisant à moyen long terme l'équipement de bâtiments communautaires en bornes de recharges pour les véhicules électriques de la flotte communautaire, du personnel de l'Agglomération et des visiteurs.</p> <p>L'agglomération compte équiper les différents sites communautaires qui le permettent de bornes de recharge au rythme d'une à deux par an soit l'installation de 6 ou 7 en 5 ans.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Deux projets pourront être envisagés à moyen long terme : <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'élaboration d'un Plan de mobilité des agents de CDEA (rendu obligatoire par la loi d'Orientation des Mobilités de 2019). ▪ La faisabilité d'une prime vélo aux salariés effectuant leurs trajets domicile-travail à vélo.
Gain attendu	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du recours à des véhicules motorisés - Baisse de la fréquentation sur les axes stratégiques par l'utilisation de liaisons douces (fluidification des flux de trafics) - Réduction du bruit généré par le trafic automobile - Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques - Ecoresponsabilité de CDEA
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains de voies routières et pour leurs usagers.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Villes de l'Agglomération, IDF mobilités, SNCF, Région Ile-de-France, Département Essonne, Associations locales de cyclistes
Budget prévisionnel	<p><u>Plan vélo :</u></p> <p>L'ensemble des actions du Plan vélo représente un coût total en investissement de 12,6M€ HT. Avec les financements de la Région et du Département, le coût pour l'agglomération est d'environ 3,8M€ HT.</p>
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	<p>Pistes cyclables créées</p> <p>Parking Véligo réalisés</p> <p>Nombre de vélos électriques, de véhicules électriques et hybrides acquis par la collectivité</p> <p>Nombre de bornes de recharge électriques installées</p> <p>Nombre de subventions octroyées</p>

Action 2 : Permettre et encourager le recours aux alternatives à la voiture individuelle : amélioration de l'offre en transports en commun et promotion du covoiturage

Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p>L'amélioration des déplacements est une des principales priorités du Projet de Territoire de Cœur d'Essonne. Elle vise l'atteinte des objectifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permettre aux habitants et salariés du territoire de se déplacer autrement qu'en voiture particulière en améliorant l'offre en transports en commun et l'usage des modes actifs ; - Accompagner l'aménagement et le développement du territoire en prenant en compte les besoins actuels et futurs de mobilités ; - Affirmer le rôle de l'Agglomération dans la définition des projets et le suivi au quotidien des mobilités du territoire vis-à-vis des partenaires décideurs et financeurs (Ile-de-France Mobilités, Région, Département) ; <p>Elle se traduit dans des actions opérationnelles ambitieuses, au premier rang desquelles figure l'aménagement des pôles gares de Marolles-en-Hurepoix, Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Brétigny-sur-Orge ainsi que l'aménagement de la gare routière Val Vert Croix Blanche, mais également le suivi et le développement de l'offre de bus au quotidien et la poursuite de la mise en accessibilité des bus aux Personnes à mobilité réduite. Ces projets sont inscrits dans le Programme Pluriannuel d'Investissement de l'Agglomération.</p> <p>L'Agglomération est également mobilisée au quotidien auprès de ses partenaires (Ile-de-France Mobilités, SNCF, Département, État...) pour continuer à développer l'offre de transport sur le RER C, les infrastructures de transport en projet, ou encore l'offre de bus.</p> <p><u>Focus sur l'amélioration des conditions de trafic et de la régularité du RER C</u> L'accélération du plan de modernisation du RER C est indispensable afin de permettre un fonctionnement optimal et régulier du réseau existant aujourd'hui fortement pénalisé, mais également d'augmenter la fréquence des RER au regard des besoins actuels et des perspectives de développement du territoire. Il convient également d'anticiper les reports sur le RER C qui ne manqueront pas d'être engendrés par la poursuite de la mise en place de la Zone à Faibles Emissions (ZFE) dans les frontières de l'A86. A noter : la mise en service du projet T12 express qui reliera Massy à Evry pourra avoir un impact sur le désengorgement du RER C</p> <p><u>Poursuite de la mise en œuvre du transport à la demande (TAD)</u> Objectif : Compléter la desserte en lignes régulières par un service plus souple aux heures creuses, disponible sur réservation. Des services de transport à la demande existent depuis 2013 au Nord du territoire sur les communes de Villiers-sur-Orge, Leuville-sur-Orge, Villemoisson-sur-Orge et Longpont-sur-Orge et depuis 2020, au sud du territoire sur deux secteurs, autour de Marolles-en-Hurepoix, Guibeville, Cheptainville, Avrainville, La Norville et Arpajon (TAD Cœur Essonne 6) et autour de Breuillet, Bruyères-le-Châtel, Egly, Ollainville, La Norville, Arpajon (TAD Cœur Essonne 7). L'ensemble de ces services sont labellisés par Ile-de-France Mobilités : les réservations s'effectuent via la plateforme régionale. En terme de fréquentation, on constate une bonne attractivité du service pour le public scolaire qui représente environ $\frac{3}{4}$ des utilisateurs. Des efforts de communication seront à mener, notamment auprès d'autres cibles (seniors, actifs...).</p>

	<p><u>Mise en place d'un service d'autostop organisé « Rezapouce »</u></p> <p>Objectifs : proposer une solution de mobilité sur les secteurs peu urbanisés ou aux heures creuses où les offres de mobilité ne sont peu voire pas développées.</p> <p>Cœur d'Essonne a mis en place sur la partie sud du territoire un service d'autostop organisé. Il s'agit d'un service qui facilite la mise en relation entre les autostoppeurs et les automobilistes pour des déplacements de courtes distances.</p> <p>Des études sont en cours pour le déploiement du service sur les communes du nord de l'Agglomération.</p>
Gain attendu	<ul style="list-style-type: none"> - Diminution du recours à des véhicules motorisés - Report modal (bus, vélo, piétons, co-voiturage...) - Fluidification des flux de trafics - Réduction du bruit généré par le trafic automobile - Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains de voies routières et pour leurs usagers.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Villes de l'Agglomération, IDF mobilités, SNCF, Région Ile-de-France, Département de l'Essonne, agglomérations voisines
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Nombre de projets réalisés

Action 3 : Agir sur la fluidité du trafic	
Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p><u>Les projets de site propre ou d'aménagements structurants en faveur des bus, piétons et vélos :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • RN104 : la réalisation à très court terme du site propre sur la Francilienne, études déjà inscrites dans le CPER précédent. L'État a par ailleurs lancé la révision de son schéma directeur régional des voies réservées 2023-2030, avec des réflexions sur le développement des voies réservées supplémentaires sur la RN104. • RN 20 : la mise en œuvre du schéma directeur de la RN20 en lien avec Paris Saclay et le Département de l'Essonne qui doit trouver une transcription opérationnelle dans des aménagements phasés en faveur des bus et des vélos, en lien avec les développements urbains de cet axe. Un contrat de projet partenarial d'aménagement pour la RN 20 réunit l'État, la Région, le Conseil départemental de l'Essonne, les quatre intercommunalités et les 26 communes. • RD 445 : la réalisation d'aménagements sur la RD 445 dédiés aux bus, vélos et piétons permettant également de favoriser les modes alternatifs à la voiture sur cet axe, en lien avec le département de l'Essonne et l'agglomération voisine de Grand Paris Sud. Une étude réalisée en 2015 en lien avec Grand Paris Sud, a identifié la pertinence et la disponibilité foncière de ces aménagements de type site propre sur la totalité de l'axe depuis l'autoroute A6 (futur arrêt T12) jusqu'à la RD19. • Requalification de la RD117 en entrée de zone de la Croix Blanche • LCE « Liaison Centre Essonne » en cours de réalisation (finalisation des travaux fin 2024): tcsp partiel + piste cyclable prévue, cela allégera potentiellement la N104 <p><u>La desserte de la Base 217, incluse plus largement dans le secteur du sud francilien :</u> La desserte de ce secteur fait l'objet d'un programme d'étude conduit avec le Département, Ile-de-France mobilités et les collectivités voisines (Grand Paris Sud, Val d'Essonne) pour améliorer et fluidifier l'accès à la Base 217 et au bassin d'emploi du nord du territoire. Cette desserte doit permettre de donner une priorité aux modes de déplacement alternatifs à la voiture afin de favoriser un report modal sur l'ensemble du secteur (bus, vélo, piétons, co-voiturage...). Un phasage opérationnel est en cours de réalisation, afin de permettre une desserte du site à très court terme au regard des développements importants du cinéma dès 2023, et d'anticiper la suite du développement de la Base 217 et des secteurs alentours.</p> <p><u>Requalification des parcs d'activités économiques</u> Cœur d'Essonne Agglomération souhaite engager une démarche de requalification durable de ses parcs d'activités, pour laquelle les enjeux d'accessibilité, de desserte en transports en commun, de fluidification du trafic à l'intérieur des zones, d'offre en stationnement et de développement des modes actifs sont prégnants. L'incitation auprès des entreprises d'établir des plans de mobilité des salariés pourra être envisagée.</p> <p><u>Fluidifier le trafic dans les périmètres d'intervention de l'Opération de Revitalisation du territoire (ORT)</u> L'ORT doit permettre de revitaliser les 6 principales centralités du territoire, en agissant prioritairement sur 3 piliers : l'habitat, le commerce et l'aménagement/l'urbanisme. L'Agglomération souhaite que l'ORT permette d'organiser le développement urbain du territoire en lien avec la desserte en transports en commun, autour du réseau de gares existant. L'ORT doit également être l'occasion d'encourager le report modal de la voiture individuelle vers des modes moins consommateurs d'énergie, ce qui passe</p>

	<p>aussi par le développement des mobilités douces et le recours à d'autres solutions de mobilité, comme le covoiturage ou l'auto-partage.</p> <p><u>Intégration de la logistique commerciale dans le cadre de l'élaboration du Document d'Aménagement Artisanal, Commercial et Logistique (DAACL)</u></p> <p>Il s'agit à titre indicatif d'envisager la réalisation d'état des lieux de la logistique commerciale.</p> <p>Cette approche permet de repérer les pôles générateurs de flux de marchandises (livraisons comme expéditions) et de caractériser leurs modes d'organisation (répartition expéditions/livraisons, mode de gestion en compte propre / compte d'autrui...).</p> <p>L'inscription de la logistique dans le DAACL doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - D'objectiver des tendances relatives au développement logistique à l'échelle du territoire ; - De caractériser les besoins à venir ; - De définir les conditions d'implantation des besoins futurs, les secteurs d'implantation privilégiés et les secteurs à préserver, l'intégration de ces besoins au sein du territoire. <p>Pour rappel, le DAACL sera intégré au SCoT à l'occasion de sa révision, envisagée courant 2024</p> <p><u>Collecte des déchets :</u></p> <p>Au 1^{er} janvier 2024, les collectivités sont dans l'obligation de collecter séparément les biodéchets des ordures ménagères afin de les valoriser.</p> <p>Nombre de communes ou d'intercommunalités partent sur la mise en place d'une collecte supplémentaire hebdomadaire, ce qui implique l'acquisition de conteneurs spécifiques mais surtout des tournées de collecte en plus, donc davantage de camion de collecte sur la voirie.</p> <p>Cœur d'Essonne Agglomération expérimente actuellement avec son partenaire collecteur, une collecte unique hebdomadaire (ordures ménagères OM + biodéchets) en séparant dans le même conteneur deux sacs qui seront triés par un robot à lecture optique à l'arrivée sur le site du SIREDOM. Le sac des OM partira vers l'incinérateur et le sac de biodéchets vers une « usine » de méthanisation qui reste à construire.</p> <p>Si cette pratique ne réduira pas le nombre de tournées donc de véhicule lourds sur la voirie, elle empêche d'augmenter leur nombre et/ou leur fréquence. Cœur d'Essonne Agglomération, avec ses 203 000 habitants, est la seule collectivité du SIREDOM (907 000 habitants) qui s'est lancée dans cette expérimentation, les autres collectivités préférant attendre le résultat des différentes solutions en cours d'essais. C'est une façon de limiter l'augmentation du trafic de PL, donc de lutter contre les nuisances sonores.</p>
Gain attendu	<ul style="list-style-type: none"> - Niveaux sonores émis plus stables et moins forts. - Réduction des émissions de GES et de polluants atmosphériques
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains de voies routières et pour leurs usagers.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Villes de l'Agglomération, IDF mobilités, Région Ile-de-France, Département Essonne, agglomérations voisines
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Nombre de projets réalisés

Action 4 : Agir sur la vitesse de circulation en lien avec les villes de l'Agglomération

Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p><u>Mettre en place des zones de circulation apaisée</u> (aire piétonne et zone 30) et des zones de rencontre sur certaines voiries du territoire</p> <p>Un certain nombre de villes de l'Agglomération se sont engagées dans la mise en œuvre de zones de circulation apaisée (aires piétonnes et zone 30) depuis ces dernières années. Il s'agit pour l'Agglomération d'accompagner les villes dans la poursuite et l'amplification de leurs démarches, au titre de sa compétence voirie/transport et concernant les secteurs qui mobilisent ses compétences (périmètres ORT, ZAE) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Appui aux villes pour identifier les lieux susceptibles d'être aménagés en zones de circulation apaisée (périmètres ORT notamment) • Définir les aménagements à mettre en place pour faire respecter les limitations de vitesse, en lien avec les villes. • Requalifications de zones (ZAE...) <p><u>Etude de la vitesse sur certaines voiries à forte influence</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Installer des radars pédagogiques (fixes ou mobiles) sur des axes stratégiques et validation des questionnaires et communes • Identifier les voiries pouvant faire l'objet d'une réduction de vitesse ou d'aménagement pour faire respecter la vitesse • Dispositif de contrôle et d'information à l'usager de la vitesse (contrôles occasionnels ou automatiques) <p><u>Réduire la vitesse par des aménagements spécifiques</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • Réglementation (pouvoir de police du Maire) • Signalétique adaptée • Rétrécissement de la voie (terre-plein central, stationnement en épi, élargissement des trottoirs, pistes cyclables...) • Chicanes • Dos d'âne, plateformes de ralentissement
Gain attendu	Diminution des émissions sonores de 1 à 3 dB(A) pour un passage de 50 à 30 km/h
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains de voies routières et pour leurs usagers.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération, Villes de l'Agglomération,
Partenaires	Département de l'Essonne
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Nombre de projets réalisés

Action 5 : Améliorer la qualité et la performance des infrastructures routières

Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<ul style="list-style-type: none"> • Réaliser une maintenance régulière de la voirie pour améliorer la qualité globale de la chaussée (voir Annexe 4) • Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération (les avancées technologiques montrent une bonne efficacité des enrobés acoustiques dès 50 km/h) • Utiliser de manière combinée les matériaux phoniques ayant également des qualités d'absorption thermique permettant localement de lutter contre les îlots de chaleur urbains pour rafraîchir la ville • Tenir compte des innovations sur les matériaux routiers de plus en plus performants avec une plus grande dimension du granulats et plus grande porosité du matériau • Déployer rapidement les solutions techniques d'atténuation de bruits sur les axes les plus bruyants et à proximité des habitations avec l'utilisation de revêtements routiers acoustiques • Améliorer le drainage de la chaussée (installation d'égouts pluviaux, etc.) pour limiter les niveaux de bruit émis par le passage des véhicules par temps de pluie • Travail en commun avec le Département sur l'aménagement et la desserte de la Base 217 • Incitation au traitement des zones à enjeux identifiées auprès du Département Etudes à mener puis, le cas échéant, des actions en vue de réduire les bruits émis par les routes des zones à enjeux, notamment parmi les plus bruyantes identifiées
Gain attendu	<p>Revêtements : Diminution du bruit de roulement (meilleure qualité de l'environnement sonore), gain plus sensible à vitesses élevées (> 70 km/h)</p> <p>Revêtements drainants plus sécurisés (mais exigent plus d'entretien)</p> <p>Autres solutions : gains variables en fonction de la solution (écran/merlon et caractéristiques)</p>
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique potentiel pour tous les riverains des voies routières, avec en particulier potentiellement 5100 habitants inventoriés en dépassement de seuils de bruit routier.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Villes de l'Agglomération, Département de l'Essonne, État
Budget prévisionnel	Coût Voirie : PPI
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	<p>Travaux réalisés</p> <p>Etudes acoustiques réalisées</p> <p>Mesures acoustiques avant / après</p> <p>Nombre de zones à enjeux étudiées par les gestionnaires</p> <p>Nombre de zones traitées ou aménagements spécifiques réalisés par les gestionnaires</p>

Action 6 : Contribuer à la réduction des nuisances liées au bruit ferré	
Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<ul style="list-style-type: none"> - Poursuite de la collaboration avec IDF mobilités pour l'aménagement des pôles gares du territoire : Sainte Geneviève des Bois, Brétigny sur Orge, Saint-Michel-sur-Orge et de Marolles-en-Hurepoix - Incitation au traitement des zones à enjeux identifiées auprès de SNCF Réseau : <ul style="list-style-type: none"> ▪ répondre à la sollicitation d'SNCF réseau qui invite l'Agglomération à témoigner son intérêt pour que des études d'identification des Points Noirs de Bruit Ferré (PNBf) soient réalisées sur les communes concernées par le bruit ferroviaire ▪ Réalisation des études, puis, le cas échéant, actions à mettre en œuvre en vue de réduire les bruits émis par les voies ferrées des zones à enjeux, notamment parmi les plus bruyantes identifiées - Action portant sur les annonces faites en gare⁵. Les annonces en gare relèvent de SNCF Gares & Connexion, le système de sonorisation en gare ne dépend pas de SNCF Réseau. Il s'agit de traiter des sonorisations vétustes ou mal réglées, (études de rénovation des sonorisations en gare) : campagne de réglages/vérifications de l'installation de sonorisation, installation de systèmes d'adaptation du niveau sonore des annonces à la présence des voyageurs pour limiter les nuisances aux riverains.
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances exprimées par les habitants Diminution des niveaux de bruit si des actions de résorption à la source sont mises en œuvre
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique potentiel pour tous les riverains des voies ferrées, avec en particulier potentiellement 2100 habitants inventoriés en dépassement de seuils de bruit ferroviaire.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération, SNCF Gares & Connexion
Partenaires	Villes de l'Agglomération, SNCF Réseau, IDF mobilités
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Travaux réalisés Mesures acoustiques avant / après Nombre de zones à enjeux étudiées par les gestionnaires Nombre de zones traitées ou aménagements spécifiques réalisés par les gestionnaires

⁵ La problématique rencontrée en gare de Sainte Geneviève des Bois semble avoir été prise en compte par la SNCF, qui devrait réduire les volumes des annonces faites en gare.

Action 7 : Contribuer à la réduction des nuisances liées au bruit aérien

Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p><i>Comme indiqué page 49, les PPBE des agglomérations présentent rarement des actions concrètes permettant la réduction des nuisances sonores aériennes, ce sujet étant considéré comme traité dans le PPBE d'infrastructures aéroportuaires, à savoir pour ce qui concerne Cœur d'Essonne Agglomération, le PPBE de l'aéroport de Paris-Orly.</i></p> <p>Il convient de rappeler que les élus de Cœur d'Essonne avaient émis des réserves lors de l'approbation des cartes de bruit stratégiques en 2018, concernant les nuisances sonores liées au trafic aérien :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les indicateurs réglementaires utilisés pour établir les cartes de bruit, lissent les niveaux sonores générés par les infrastructures de transport (routier, ferroviaire, aérien), sur les périodes concernées (jour, soir et nuit) et ne rendent pas compte des pics occasionnant la gêne et les nuisances subies par les habitants, - Les valeurs seuil et les indicateurs retenus concernant l'exposition au bruit aérien, conduisent à la production d'une cartographie vierge, alors que le territoire fait l'objet de survols aériens générant des nuisances sonores pour les habitants. <p>1) Pour constater effectivement le niveau sonore des zones survolées, il serait nécessaire d'avoir recours à des indicateurs de type événementiel (à chaque passage).</p> <p>Aucun dispositif de mesure dédié au bruit aérien n'est installé sur l'agglomération pour mesurer les impacts (source Acnusa : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires). Il pourrait donc être envisagé de réfléchir à l'installation d'une ou plusieurs stations de mesures de bruit dédiées dans les zones impactées par les survols, de manière à documenter les impacts et à pouvoir par la suite disposer d'éléments pour appuyer la recherche d'une amélioration. L'attache peut être prise auprès d'ADP ou de Bruitparif qui disposent tous deux de dispositifs de mesures de surveillance de long terme du bruit aérien en Ile-de-France.</p> <p>Il est aussi possible de solliciter la direction des services de la navigation aérienne pour obtenir une analyse des survols de la zone et disposer à nouveau d'éléments venant étayer des demandes de modification des conditions de survols.</p> <p>2) Par ailleurs, comme indiqué également page 49, Cœur d'Essonne ne fait pas partie de la Commission Consultative de l'Environnement CCE qui surveille la thématique des nuisances sonores de l'aéroport d'Orly⁶.</p>

⁶ L'article R. 571-72 du code de l'environnement régit le fonctionnement et la composition des CCE. Il prévoit que soient incluses au titre des collectivités locales des représentants des communes impactées par le bruit de l'aérodrome ou des représentants des EPCI dont au moins une commune est concernée par le bruit de l'aérodrome. Les communes situées dans le Plan d'Exposition au Bruit ou dans le Plan de gêne Sonore sont considérées comme impactées par le bruit de l'aérodrome.

Le plan d'exposition au bruit de Paris-Orly concerne Athis-Mons, Champlan, Chilly-Mazarin, Crosne, Longjumeau, Massy, Morangis, Paray-Vieille-Poste, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villejust et Wissous en Essonne.

Siègent à la CCE : la communauté d'agglomération Paris-Saclay, la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, la Métropole du Grand Paris, Lésigny, Janvry, Saint Jean de Beauregard, le conseil régional, les conseils départementaux de la Seine-et-Marne, de l'Essonne, des Hauts-de-Seine et du Val-de-Marne pour le collège des collectivités.

	<p>Il convient de signaler que le Conseil Départemental de l'Essonne fait partie de la CCE d'Orly, il peut à ce titre faire échos des problématiques rencontrées par Cœur d'Essonne à la CCE.</p> <p>3) D'autres pistes peuvent être envisagées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - L'adhésion de Cœur d'Essonne à des associations de protection contre le bruit aérien (ex : association PRISALT regroupant des élus et des habitants mobilisés contre les nuisances aériennes). - Information et orientation des habitants subissant une gêne liée aux nuisances sonores vers la Maison de l'Environnement et du Développement durable (MEDD) d'Orly, créée par ADP pour faciliter le dialogue entre les riverains et les acteurs du transport aérien. - Relais des activités d'associations de défense des riverains (type DRAPO : association de défense des riverains de l'aéroport d'Orly), lors de plaintes émises par les habitants du territoire. <p><i>A noter : les travaux piste 4 à Orly ont pris fin ; ils déviaient les avions et étaient à l'origine de nuisances qui ont pris fin a priori.</i></p>
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances exprimées par les habitants
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Diminution des populations exposées	L'action pourra avoir un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants).
Partenaires	Villes de l'Agglomération, DGAC, ADP, ACNUSA, BruitParif, Prisalt
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Mesures sonores - Adhésions aux associations de protection contre le bruit aérien - Informations en direction des riverains

Axe 2 : Intégrer l'enjeu du bruit dans les documents de planification, les projets d'aménagement et renforcer l'isolation acoustique des bâtiments

Action 8 : Intégrer le PPBE au SCoT dans le cadre de sa révision	
Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>Cœur d'Essonne Agglomération, territoire de grande Couronne, s'est dotée de documents structurants de programmation et de planification, notamment son projet de territoire (approuvé en Janvier 2019), décliné sur le plan opérationnel par le SCoT (adopté en décembre 2019).</p> <p>Le SCoT est conçu de manière à instaurer un juste équilibre entre développement et gestion économe des espaces et s'appuie sur un modèle d'urbanisation privilégiant la polarisation autour des centres-villes, des zones d'emploi, les nœuds de transport, ainsi que l'optimisation des espaces déjà urbanisés. La limitation de la consommation des espaces agricoles et naturels constitue une priorité, en privilégiant la densification du tissu urbain existant et en prévoyant le maintien d'espaces de nature dans ce tissu urbain (préservation et intégration d'espaces de respiration naturels et paysagers, constituant des zones calmes).</p> <p>Le SCoT vise également à assurer le développement d'un territoire multipolaire, marqué par des centralités fortes, et la mise en place d'un système urbain hiérarchisé, économe en déplacements, notamment motorisés.</p> <p>Si l'examen du contenu du SCoT approuvé en 2019 a constitué une étape majeure dans la démarche d'élaboration du PPBE, les actions préventives, curatives et de protection des zones calmes qui auront été définies dans le PPBE devront trouver leur traduction réglementaire et opposable dans le SCOT.</p> <p>C'est à l'occasion de la révision du SCoT, envisagée courant 2024, que cet exercice sera conduit, concomitamment avec l'intégration au SCoT des autres documents dont l'élaboration sera lancée en 2022, tels que le Document d'Aménagement Artisanal Commercial et Logistique (DAACL) et le Plan Climat Air Energie Territorial.</p>
Gain attendu	<ul style="list-style-type: none"> - Inscrire dans le SCoT les conditions permettant d'assurer « la réduction des nuisances sonores » ainsi que « la prévention des pollutions et des nuisances de toute nature » (article L 121-1 du code de l'urbanisme). - Permettre une prise en compte des enjeux bruit le plus en amont possible des décisions d'aménagement - Prévenir les impacts sonores sur les espaces sensibles (zones de calme, habitat, établissements sensibles)
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains de voies de transports et pour leurs usagers.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	/
Budget prévisionnel	/
Calendrier	la révision du SCoT est envisagée courant 2024
Indicateurs de suivi	Indicateurs définis dans le cadre de l'observatoire urbain et foncier

Action 9 : Accompagner les villes pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur PLU

Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>Cœur d'Essonne Agglomération souhaite accompagner les villes dans le cadre de la mise en compatibilité de leur PLU avec le SCoT, afin de les aider à intégrer des enjeux de nature variée, notamment concernant la transition énergétique (enjeux énergie climat- EnR&R) et écologique (ZAN, trames vertes et bleues, biodiversité...) dans leurs documents de planification.</p> <p>Une étude visant à accompagner les villes pour la mise en compatibilité de leur PLU avec le SCoT sera lancée en 2022. Celle-ci comportera également un volet pour les aider à intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur PLU, notamment concernant les 3 axes suivant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les règles de constructibilité pour prévenir les nuisances sonores - Les règles de constructibilité pour traiter les points noirs de bruit - Les règles de préservation des zones de calme. <p>Plusieurs sessions d'information/de sensibilisation/de formation pourront être organisées avec le mandataire de l'étude, Bruitparif ou autres intervenants à destination des élus et techniciens des villes, pour illustrer concrètement quelles sont les préconisations ou prescriptions concernant le bruit qui peuvent figurer dans les PLU communaux. Par exemple :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Traduction graphique et réglementaire du classement sonore des voies (traduction obligatoire) - Traduction graphique et réglementaire de la gestion de l'habitat le long des infrastructures : <ul style="list-style-type: none"> ▪ permettre la construction à l'alignement de la voie et en contiguïté sur limites séparatives ▪ Imposer un retrait des constructions par rapport à l'alignement de la voie ▪ Adapter la hauteur et l'orientation des bâtiments aux conditions de propagation du bruit – Bâtiments écran ▪ Adapter la hauteur des bâtiments aux conditions de propagation du bruit - l'épannelage ▪ Grader les secteurs en fonction de leur niveau d'exposition et de leur sensibilité au bruit ▪ Permettre un changement de destination - Traduction graphique et réglementaire d'implantation d'une zone d'habitat à proximité d'une activité bruyante <ul style="list-style-type: none"> ▪ Identifier graphiquement les secteurs où les nuisances sonores sont le problème dominant (zone U indicée b comme « bruit » : Ub) ▪ Secteur d'orientations d'aménagement avec réalisation d'une notice acoustique conseillée - Traduction graphique et réglementaire de gestion des abords d'une activité bruyante - Traduction graphique et réglementaire de préservation d'un secteur calme : mise en place d'une zone "tampon" <p>Focus concernant les zones calmes</p> <p>Le code de l'Environnement définit que « les zones calmes sont des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »</p>

	<p>Les zones calmes du territoire sont ainsi constituées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des espaces naturels d'intérêt communautaire (trames vertes et bleues d'intérêt communautaire : le Bois des Troues et des Joncs marins; le parc des mares Yvon, le bois de Saint-Eutrope, le bois des Roches, le parc du Château de Morsang-sur-Orge, le parc du lac de la Greffière, le parc Clause Bois Badeau, le parc Lussiana, le parc du Trianon et la coulée verte de Villiers-sur-Orge, la vallée de l'Orge (cf cartographie présentée en annexe) - Des parcs urbains de proximité, des bois, forêts, espaces ouverts, agricoles que les villes seront amenées à recenser en s'appuyant sur le recensement et la cartographie présentés pages 57 à 59 (qui présente un premier recensement des parcs urbains de proximité qu'il conviendra de compléter), dans le cadre de la mise en compatibilité de leur PLU avec le SCoT <p>Ce travail d'identification et de caractérisation des zones calmes du territoire avec les villes se traduira par l'établissement d'une cartographie des zones calmes , qui devra être intégrée au SCoT et aux PLU des villes pour la rendre opposable et permettre une sectorisation des zones calmes auxquelles seront associées des recommandations ou des prescriptions de préservation (plan de servitudes).</p> <p>L'observatoire foncier et urbain dont s'est doté Cœur d'Essonne Agglomération, permettra d'identifier la traduction de la prise en compte des zones calmes dans les PLU communaux et d'en suivre l'application foncière et opérationnelle. Cette analyse permettra d'évaluer le respect des règlements des PLU en matière de préservation des zones calmes.</p> <p>De manière complémentaire à cette approche d'autres actions pourront être conduites :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Déterminer des modalités de suivi des zones calmes, 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 de calme - Une attention particulière pourra être portée au choix des matériels en engins utilisés pour l'entretien de ces espaces, de manière à limiter les nuisances sonores, - Une signalétique spécifique pourra être mise en place par le gestionnaire de ces espaces pour informer le public, promouvoir les zones de calmes et inviter au respect du calme dans ces espaces.
Gain attendu	Intégration des enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans les documents de planification communaux (PLU)
Diminution des populations exposées	L'action n'aura pas d'incidence directe pour les populations en dépassement des seuils de bruit. En revanche elle aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants), a minima les riverains actuels et futurs de voies de transports et pour les usagers des zones de calme.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Villes de l'Agglomération
Budget prévisionnel	Montant prévisionnel de l'AMO prévue pour accompagner les villes dans la mise en compatibilité de la PLU avec le SCoT : 50 000€ (montant sollicité dans la cadre du plan de relance dans le cadre du CRTE : 70%)
Calendrier	Courant 2022
Indicateurs de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de PLU intégrant la problématique acoustique - Nombre d'informations/formations organisées en direction des services urbanismes et des élus des villes

Action 10 : Accompagner les aménageurs et les maitres d'ouvrage pour intégrer le bruit dans les projets d'aménagement, de construction et les projets urbains

Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>En matière d'aménagement, Cœur d'Essonne est compétente pour la création et la réalisation de Zone d'Aménagement Concerté (ZAC). Actuellement, 12 ZAC communautaires en cours de création ou de réalisation, à des stades d'avancement différents. Cœur d'Essonne intervient également sur d'autres opérations d'aménagement de dimension intercommunale, intercommunautaire, voire départementale, par exemple le dispositif d'Opération de Revitalisation de Territoire (ORT) ou le projet de requalification de la RN20.</p> <p>Cœur d'Essonne Agglomération souhaite systématiser l'intégration des enjeux des nuisances sonores et de la préservation des zones calmes dans tous les projets d'aménagement du territoire, en accompagnant les aménageurs intervenant sur le territoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Rappel des obligations réglementaires :</u> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Pour les opérations d'aménagement soumises à évaluation environnementale, et donc à étude d'impact, qui doivent faire l'objet, en vertu de l'article R122-5, de la réalisation de mesures du bruit en l'état initial puis, pour les besoins de l'étude d'impact, de la réalisation de simulations du bruit dans l'environnement en fonction des projets. ▪ Pour la construction des équipements, des mesures des acoustiques intérieures sont prévues dans le cadre des certifications et/ou vérifications du respect des réglementations qui existent, selon le type d'équipement (systématiquement pour les équipements scolaires). - <u>La nécessaire prise en compte dans l'élaboration des plans masse des projets, des sources de bruit</u> (faisceau ferroviaire, axes routiers classés ou importants) qui peuvent exister à proximité des opérations d'aménagement : <ul style="list-style-type: none"> • Soit au niveau des choix programmatiques - le fait de décider d'implanter les usages moins « sensibles » au bruit générés le long de ces axes, agissant ainsi comme un écran pour les secteurs plus résidentiels du quartier • Soit au niveau des choix de configuration - Le choix de s'inscrire <u>une approche d'aménagement des espaces écoresponsable</u> : réduction de la place des véhicules dans le quartier, création d'espaces publics paisibles (zones calmes), encouragement des modes doux, desserte en transports en commun. - Selon la situation du quartier vis-à-vis des axes routiers classés, <u>programmation d'aménagement d'ouvrages spécifiques</u> pour les futurs habitants du quartier contre le bruit, ex merlons. - La définition de <u>prescriptions architecturales et environnementales</u> des bâtiments pour le confort des usagers : isolation sonore des bâtiments qui protègent des bruits extérieurs, mais également qui affaiblissent les bruits de choc et limitent le bruit généré par des équipements techniques ou les parties communes des bâtiments (prescriptions imposées par l'aménageur aux opérateurs constructeurs (promoteurs, bailleurs) car annexés aux actes de vente - La prise en compte des nuisances sonores que peuvent avoir les phases chantier sur le court terme, avec <u>l'imposition de chartes « chantier vert » ou « chantier à faible nuisance »</u> (imposées aux constructeurs car annexées dans les actes de vente)

- La veille sur l'émergence de nouvelles solutions/technologies/méthodes constructives (ex engins de construction moins bruyants, RT 2020 qui conduit à une performance énergétique accrue à coupler avec une meilleure performance acoustique des bâtiments)

Les 12 ZACs communautaires à venir, en cours ou fin de réalisation sont les suivantes : La Mare aux Bourguignons à Egly, La Croix de l'Orme à Bruyères-le-Châtel, Le Souchet à La Norville, Les Belles-Vues à Arpajon et Ollainville, Le Lièvre d'Or à Saint-Germain-lès-Arpajon, le Buisson Rondeau à Breuillet, les secteur gare de Marolles-en-Hurepoix, Val Vert Croix-Blanche à Fleury-Mérogis, Plessis-Pâté et Sainte-Geneviève-des-Bois, Le Techniparc à Saint-Michel-sur-Orge, La Tremblaie au Plessis-Pâté, Maison Neuve à Brétigny-sur-Orge et Les Radars à Fleury-Mérogis.

La problématique des nuisances sonores est l'un des éléments étudié et pris en compte dans la conception et la réalisation de ces opérations d'aménagement.

Quelques exemples :

- **Les Belles vues** (dont l'aménagement fait l'objet d'une certification HQE aménagement) :
 - o parti pris d'aménagement sur les habitations en second rideau de la RN20, les usages moins sensibles sont implantés le long de la RN20, agissant comme un écran pour les secteurs plus résidentiels du quartier
 - o création d'un parc qui constituera une zone calme,
 - o réduction de la place des véhicules, encouragement des modes doux
 - o chantier à faible nuisance
- **Val Vert Croix Blanche** (dont l'aménagement fait l'objet d'une certification HQE aménagement) :
 - charte de développement durable qui consigne les orientations et les ambitions fixées par les élus communautaire comporte un volet nuisances sonores
 - adressage des activités sur de nouvelles voies, permettant de les détourner des grands axes et limitant les surfaces vitrées et moins isolées vis-à-vis de ces sources de bruit, pas de piquage possible sur les grands axes non plus.
 - Parc ludique et énergétique constituant des zones calmes
 - réduction de la place des véhicules, encouragement des modes doux
 - chantier à faible nuisance
- **Le lièvre d'Or**
 - o parti pris d'aménagement sur les habitations en second rideau de la RN20, les usages moins sensibles sont implantés le long de la RN20, agissant comme un écran pour les secteurs plus résidentiels du quartier
- **La Mare aux Bourguignons**
 - o Réalisation d'un merlon pour isoler phoniquement le nouveau quartier de la RN20
- **ZAC du Buisson Rondeau** :
 - o Réalisation d'un merlon pour isoler le quartier de logement de la zone d'activité riveraine.

	<p>Autres projets d'aménagement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - ORT route de Corbeil : transformation de cet axe roulant reliant la future gare du TTME et la future gare routière de la Croix Blanche en boulevard urbain, en menant des opérations d'aménagement sur les périmètres définis. Une étude urbaine sera lancée à cette fin et comportera un volet concernant la prévention des nuisances liées au bruit, en lien avec le PPBE du Conseil Départemental de l'Essonne. - Secteur gare de Marolles <ul style="list-style-type: none"> o Nécessité d'une réflexion et de mesures spécifiques, notamment de construction, en raison de la grande proximité de la voie ferrée avec les futurs logements. - La Base 217 : prise en compte des enjeux des nuisances sonores et de la préservation des zones calmes dans le plan guide et dans sa déclinaison opérationnelle. - Parcs d'activités économiques : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le plan guide réalisé sur le parc d'activités de la Croix Blanche prévoit de nouveaux schémas de circulation (en connexion avec les Ciroliers et Val Vert), devant permettre de fluidifier le trafic automobile et de développer les cheminements doux, ainsi que des stationnements mutualisés. Un règlement de zone aura pour objectif de réguler et de réglementer la circulation et le stationnement des poids lourds. La création de la liaison Centre Essonne LCE permettra également de fluidifier le trafic et de délester la RN104. ▪ Les objectifs du Plan guide de la Croix Blanche seront transposés et adaptés pour chacun des 30 parcs d'activités, dans le cadre du plan de requalification des parcs d'activités communautaire, prévu pour les 20 prochaines années.
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique potentiellement sur les populations riveraines des projets de Cœur d'Essonne Agglomération et pour ses futurs habitants.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Aménageurs intervenant sur le territoire de Cœur d'Essonne, maitres d'ouvrage, acteurs économiques
Budget prévisionnel	Affecté à chaque projet
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Echanges, réunions associées Nombre d'études acoustiques réalisées Nombre de mesures prise en faveur de la réduction des nuisances sonores et de la préservation des zones calmes

Action 11 : Intégrer les enjeux du bruit dans le cadre de de la réflexion sur l'évolution de la RN20

Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>Cœur d'Essonne Agglomération, compétente en matière de développement économique, d'aménagement et de voiries d'intérêt communautaire, est engagée dans le projet de requalification de la RN20 en boulevard urbain, comprenant l'insertion d'un site propre dédié au transport en commun.</p> <p>La RN20 est un axe historique et structurant du sud francilien à l'intersection de plusieurs territoires stratégiques. Elle s'étend sur plus de 50 km du nord au sud du département de l'Essonne. Elle traverse des territoires très divers – plateaux agricoles, zones urbanisées, zones d'activités - et supporte ainsi des fonctions multiples : transit, notamment poids lourds, cabotage et desserte, transports collectifs. Elle est à la fois une source de nuisances et une infrastructure essentielle pour ses territoires.</p> <p>Le développement actuel de la RN 20 n'est soutenable ni pour les habitants des territoires qu'elle dessert, ni pour ses usagers et nécessite la mise en œuvre de profonds changements.</p> <p>Sur la base de ce constat, l'État, la Région, le Conseil départemental de l'Essonne, les quatre intercommunalités et les 26 communes ont été amenées à se réunir dans un contrat de projet partenarial d'aménagement pour la RN 20.</p> <p>Les travaux du syndicat mixte RN20 ont permis d'élaborer un projet d'aménagement qui transforme radicalement la RN20 dans sa partie nord. Fondé sur la mise en service d'un transport collectif en site propre, ce projet ne pourra voir le jour qu'à très long terme. Pour autant, on ne doit abandonner ni le parti d'aménagement ni l'ambition de faire de la RN20 un axe structurant de transport collectif et de modes actifs et préparer dès aujourd'hui l'insertion des voies dédiées. Ce contrat de projet partenarial d'aménagement propose ainsi une stratégie progressive et évolutive pour y parvenir.</p> <p>De plus, l'aménagement de la RN20 ne pourra être réussi que s'il est cohérent sur l'ensemble de son parcours. Chacune des sections a des fonctions différentes et nécessite donc des traitements différents. Mais ces évolutions doivent ensemble faire sens et ne pas entrer en contradiction les unes avec les autres. Elles doivent résoudre les problèmes d'aujourd'hui - essentiellement liés au développement urbain et au trafic routier - tout en préparant l'aménagement futur et l'usage davantage multimodal de cette route.</p> <p>La problématique des nuisances sonores sur la RN20 est un enjeu important et stratégique. Conformément à l'action n°9, ces enjeux seront intégrés systématiquement dans tous les projets d'aménagement du territoire, en accompagnant les aménageurs intervenant sur le territoire. Par exemple, les opérations des Belles Vues et du Lièvre d'Or situé en bordure de la RN20 intègrent déjà un certain nombre de principe d'aménagement et de construction (cf fiche 9).</p> <p>Enfin l'objectif à terme du projet de requalification de la RN20, de réduction de la place des véhicules, d'encouragement des modes doux participera également aux enjeux de diminution des nuisances sonores et de préservation ou création de zones calmes.</p> <p><i>A noter : dans le cadre du PPBE de l'Essonne, validé par l'Assemblée départementale le 3 février 2020, une étude spécifique a été menée afin d'intégrer le traitement acoustique à l'ensemble du projet urbain de requalification de la RN20 et de prendre en compte l'impact global de l'opération sur l'ambiance sonore des</i></p>

	<p>riverains de l'infrastructure. Des préconisations en matière d'acoustique ont été rédigées dans le cadre de l'étude de faisabilité urbaine du réaménagement de la RN20.</p> <p>Des principes généraux d'amélioration de l'environnement sonore sont donnés pour les futurs aménagements urbains le long de la RN20. Ces recommandations peuvent être considérées pour une approche globale des projets mais ils devront ensuite être étudiés spécifiquement en détail.</p> <p>Sur le secteur d'aménagement « Place du château », commun aux villes de Ballainvilliers, La Ville du Bois et Longpont-sur-Orge, des études validées par les partenaires ont été réalisées. Les aménagements à venir feront ainsi l'objet d'une attention particulière sur la thématique du bruit, au même titre que les opérations d'aménagement le long de la RN20, conformément au schéma directeur de la RN20 et au SCoT de Cœur d'Essonne.</p>
Gain attendu	<p>Le PPA doit permettre :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De poursuivre le parti d'aménagement et l'ambition de faire de la RN20 un boulevard urbain et un axe structurant de transport collectif acté dans le schéma directeur de la RN20. Il propose ainsi une stratégie progressive et évolutive pour y parvenir. - Mettre en place une gouvernance opérationnelle pour suivre et piloter au plus près la mise en œuvre des actions du PPA - Mettre en œuvre des aménagements à court terme sur l'axe permettant notamment de faciliter la circulation des bus et les modes actifs (vélos, piétons) - Réaliser une étude de programmation d'un pôle multimodal à Avrainville
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique potentiellement sur les populations situées le long de la RN20 et pour les futurs habitants riverains de l'infrastructure.
Pilotage	Département et Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	État (DIRIF), IDFM, CD91, Agglomérations et communes concernées par l'axe
Budget prévisionnel	Budget PPA
Calendrier	<ul style="list-style-type: none"> - Signature d'un PPA avec tous les partenaires en 2022 - Mise en œuvre des actions selon le calendrier du PPA
Indicateurs de suivi	<p>Signature PPA</p> <p>Respect du planning proposé pour la mise en œuvre des actions</p>

Action 12 : Améliorer l'isolation acoustique des bâtiments publics : intégrer des critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics lors de l'achat des équipements ou de la construction/rénovation de bâtiments communaux ou intercommunaux

Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>Concernant les bâtiments communautaires :</p> <p>Parce que la majorité des bâtiments publics communautaires ont été construits avant 1975, ils nécessitent aujourd'hui des investissements pour s'adapter aux nouveaux usages et offrir le confort attendu à leurs usagers. Energivores, ils représentent des coûts de fonctionnements conséquents</p> <p>Compte tenu du contexte budgétaire contraint, Cœur d'Essonne Agglomération souhaite pouvoir maîtriser ses consommations énergétiques et pour y parvenir, prévoir et réaliser des travaux d'investissement qui permettront d'obtenir des résultats significatifs rapidement. Cette démarche visant la performance énergétique des bâtiments communautaires permettra également d'en améliorer la performance acoustique.</p> <p>Au-delà des travaux de rénovation thermique réalisés ces dernières années (remplacement d'huissieries, travaux d'isolation, réfection de toitures), notamment dans le cadre du programme spécifique dédié aux Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte, qui lui a permis de bénéficier de Certificats d'Economie d'Energie à des taux bonifiés, L'Agglomération a engagé une étude complète de diagnostic énergétique des bâtiments sur le reste du patrimoine communautaire.</p> <p>Il s'agit de réaliser une étude de performance énergétique pour établir une programmation pluriannuelle des actions à conduire à partir de 2023 pour une réduction progressive des consommations énergétiques des bâtiments communautaires d'ici 2030, 2040 et 2050. L'ensemble du patrimoine bâti de l'Agglomération sera traité (environ 40 bâtiments).</p> <p>Ces actions seront inscrites dans le budget pluriannuel d'investissement de l'Agglomération au même titre que le programme établi sur 9 années pour la mise en conformité PMR des ERP déjà en œuvre depuis 2017.</p> <p>L'étude comporte trois phases, sur le modèle du cahier des charges type ADEME :</p> <ul style="list-style-type: none"> - état des lieux - diagnostic de performance énergétique - programmes d'actions avec chiffrage <p>Les préconisations d'actions devront intégrer la possibilité de recours à des bouquets de travaux et des matériaux permettant de coupler performance énergétique et performance acoustique.</p> <p>Calendrier : Démarrage de l'étude : septembre 2022 Finalisation de l'étude : 2023 Réalisation des travaux de rénovation : Durée du PPBE (5 ans) et au-delà</p> <p>Budget prévisionnel Coût de l'étude : 80 000 € HT (montant sollicité dans le cadre du Plan de relance dans le cadre du CRTE : : 70%)</p>

	<p>Concernant les bâtiments communaux</p> <p>Cœur d'Essonne Agglomération a souhaité s'inscrire dans le dispositif mis en œuvre par l'ADEME permettant aux petites et moyennes collectivités de moins de 10 000 habitants de bénéficier d'un service mutualisé, « le conseil en énergie partagé » (CEP). Il s'agit de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proposer aux villes de l'Agglomération de moins de 10 000 habitants (soit 14 communes représentant 63 380 habitants) un service mutualisé permettant de partager les compétences en énergie d'un technicien spécialisé : « le conseil en énergie partagé » - Permettre aux villes qui ne disposent pas de ressources en ingénierie interne de mettre en place une politique énergétique maîtrisée et d'intervenir concrètement sur leur patrimoine pour réaliser des travaux générant des économies d'énergie et de fonctionnement. <p>Rôle et mission du CEP :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conduite et réalisation des études et audits énergétiques sur les bâtiments communaux - Réalisation des dossiers de demande de financement pour les travaux. <p>En tant que de besoin selon les bâtiments communaux concernés et suivant les attentes de chaque ville, le CEP pourra compléter son approche énergétique avec des éléments/préconisations acoustiques.</p> <p>A ce jour 10 communes de l'Agglomération de moins de 10 000 habitants se sont portées volontaires pour bénéficier du CEP.</p> <p>Calendrier :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Signature de la convention associant l'ADEME, les communes, l'agglo : 2022 - Recrutement du CEP et démarrage de ses missions auprès des communes : 2nd semestre 2022 <p>Budget prévisionnel</p> <p>Le cofinancement maximum apporté par l'ADEME est de 30 000 euros annuels par poste de CEP, permettant la prise en charge des frais de personnels (non chargé) mais aussi des dépenses de communication, formation, déplacements.</p> <p>Le reste à charge sera financé exclusivement par les communes. La contribution financière des communes sera calculée de manière forfaitaire, proportionnelle au nombre d'habitants.</p>
Gain attendu	<ul style="list-style-type: none"> - Améliorer la performance acoustique des bâtiments publics - Permettre une valorisation patrimoniale des bâtiments publics - Améliorer le confort des usagers et des agents
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique pour les occupants et usagers des équipements collectifs.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Pour le CEP : villes de l'Agglomération volontaires adhérentes au CEP, ADEME
Indicateurs de suivi	A définir

Action 13 : Accompagner les particuliers, les copropriétés, les bailleurs et les entreprises pour une meilleure isolation acoustique des logements et des bâtiments tertiaires privés	
Zone d'intervention	Territoire communautaire
Actions prévues	<p>L'agglomération est engagée dans plusieurs dispositifs complémentaires pour accompagner les propriétaires de logements individuels privés, les copropriétés et les entreprises du secteur du petit tertiaire dans la rénovation énergétique de leur patrimoine bâti :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cœur d'Essonne Agglomération porte depuis 2016 un Espace Info Énergie (EIE), un service public de proximité qui a une mission d'accueil, d'information et de conseil auprès des particuliers, des copropriétés et des petites et moyennes entreprises en leur fournissant des informations techniques, financières, fiscales et réglementaires nécessaires à l'élaboration de leur projet de rénovation, de construction et de réduction des consommations d'énergie. L'EIE rencontre un succès croissant depuis sa création, grâce aux bons relais de communication local des communes, et aux campagnes de communication nationales ou départementales sur la rénovation énergétique. Pour faire face à l'accroissement des demandes, l'équipe a été renforcée par un deuxième conseiller info énergie fin 2021. Ce recrutement a été rendu possible par la mobilisation des certificats d'économie d'énergie dans le cadre du nouveau programme SARE. - Le 2^{ème} dispositif OPAH (Opération programmée d'amélioration de l'habitat) intitulé « Cap travaux » lancé pour la période 2020-2024. Celui-ci concerne l'ensemble du territoire communautaire. Les propriétaires de logements individuels et en copropriétés de moins de 50 lots peuvent, sous conditions de ressources, bénéficier gratuitement d'un accompagnement technique, administratif et financier, ainsi que d'une subvention couvrant une partie du coût de leurs travaux de rénovation énergétique et/ou adaptation du logement à la perte d'autonomie. Le programme est cofinancé par l'ANAH et CDEA. D'autres financeurs peuvent être mobilisés, selon les cas, tels que le Conseil Départemental, les caisses de retraites ou la MDPH. L'OPAH Cap travaux vise la rénovation d'un milliers de logements sur le territoire en 5 ans : 950 rénovations énergétiques (+35% gain énergie) ; 80 adaptations au vieillissement/handicap , 10 logements indignes - L'OPAH Copropriété dégradée Cap Copro a été lancée en 2022, pour 3 à 5 ans, et porte sur 3 résidences et 488 logements, visant à permettre à chaque résidence de définir et voter un projet de travaux ambitieux et assainir sa gestion. - L'agglomération a également conduit depuis 2015 plusieurs dispositifs d'accompagnement de grandes copropriétés des années 60-70 identifiées comme fragiles, avec le soutien de l'Anah, au travers de 2 POPAC successifs. Une partie des copropriétés accompagnées est désormais prête à s'engager dans des travaux de rénovation. La question de l'engagement d'un nouveau POPAC est en réflexion. <p>L'accompagnement ainsi proposé aux propriétaires de logements individuels privés, aux copropriétés et aux entreprises du secteur du petit tertiaire doit permettre de combiner les performances thermiques avec celles de l'acoustique. Plusieurs approches peuvent être envisagées :</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - La diffusion du guide technique et méthodologique « Rénovation énergétique, confort acoustique et qualité de l'air en habitat individuel - Les fondements d'une intervention équilibrée » édité par l'ADEME constitue une ressource précieuse à destination de tous les acteurs de la rénovation énergétique – conseillers Info Energie, maîtres d'ouvrage, opérateurs ANAH, architectes, entrepreneurs, bureaux d'études, artisans... - Des actions de sensibilisation/ de formation à destination de l'EIE, des opérateurs ANAH ou des bailleurs sociaux (via l'AORIF) pourront être envisagées, en lien notamment avec BruitParif.
Gain attendu	Améliorer la performance acoustique du parc privé et social de logements ainsi que des entreprises, notamment le tertiaire privé
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique pour les occupants et usagers des habitations collectives.
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Opérateurs ANAH, bailleurs sociaux, ADEME, Bruitparif
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	Nombre d'actions de sensibilisation/formation organisées

Axe 3 : Améliorer la connaissance, informer et sensibiliser

Action 14 : Mettre en place des outils d'amélioration de la connaissance de l'environnement sonore du territoire	
Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p><u>Mise à profit de l'adhésion de Cœur d'Essonne Agglomération à Bruitparif</u></p> <p>Centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France, Bruitparif fournit une expertise indépendante et des données fiables et transparentes pour guider l'action publique et remplir les 3 missions d'intérêt général :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ L'observation et l'évaluation du bruit en Île-de-France ; ▪ L'accompagnement des acteurs franciliens dans leurs politiques de lutte contre le bruit ; ▪ L'information et la sensibilisation de tous aux enjeux de l'environnement sonore. <p>Bruitparif participe également aux échelles nationale ou européenne à des programmes de coopération et à des projets de recherche appliquée.</p> <p>Cœur d'Essonne Agglomération est adhérente à Bruitparif depuis sa création.</p> <p>Elle a ainsi pu disposer des cartes stratégiques du bruit, mises à disposition gratuitement par Bruitparif en 2018 et bénéficier d'un l'appui méthodologique et technique précieux pour l'élaboration de son PPBE (Bruitparif sera étroitement associé à la mise en œuvre, au suivi et à l'évaluation du PPBE communautaire).</p>
	<p>Il conviendra :</p> <ul style="list-style-type: none"> - d'intégrer les cartes stratégiques du bruit du territoire au SIG (Système d'Information Géographique) communautaire, afin d'être en mesure de croiser les données concernant les nuisances sonores avec d'autres requêtes. - De mettre en ligne sur le site internet de l'agglomération les informations relatives aux cartes stratégiques du bruit du territoire (lien sur le site de Bruitparif), à la cartographie des zones calmes et aux actions inscrites dans le PPBE <p>1) Au-delà de l'accompagnement dont a bénéficié Cœur d'Essonne, Bruitparif met à disposition en ligne, différentes plateformes de consultation des mesures réalisées en Île-de-France.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La plateforme générique « Rumeur » permet d'accéder à l'ensemble des données collectées sur le réseau de mesure exploité par Bruitparif en Île-de-France. - Des observatoires spécifiques offrent par ailleurs un accès direct et contextualisé aux données de surveillance sur une thématique particulière : trafic aérien, réseau ferroviaire SNCF,... <p>Cœur d'Essonne jouera un rôle de relais et de diffusion des données, des études et des informations sur l'environnement sonore en Île-de-France mises à disposition par Bruitparif (auprès du grand public, des villes, des aménageurs...).</p> <p>2) Bruitparif dispose actuellement de 215 capteurs de mesure. Les sites de mesure sont répartis sur l'ensemble du territoire régional en fonction de différents enjeux de surveillance : bruit du trafic aérien, bruit routier, bruit</p>

	<p>ferroviaire, bruits des chantiers, quartiers animés... A ce jour plusieurs stations de mesure sont installées sur le territoire de Cœur d'Essonne Agglomération (principalement le long de la ligne C du RER, à consulter sur le site https://rumeur.bruitparif.fr.)</p> <p>Il pourrait être envisagé de demander l'implantation d'une station de mesure temporaire ou pérenne, en tant que de besoin, sur un site sensible, stratégique ou emblématique (vocation utilitaire et/ou pédagogique).</p> <p>3) Ce sont les villes qui sont essentiellement destinataires des plaintes des habitants/acteurs subissant des nuisances sonores.</p> <p>Cœur d'Essonne Agglomération est en mesure d'accompagner les villes dans les réponses apportées aux usagers, soit sur les aspects d'objectivisation des niveaux sonores (en lien avec Bruitparif notamment), soit sur la mise en relation des plaignants vers des interlocuteurs pertinents (Bruitparif, CIDB - Centre de Documentation et d'Information sur le Bruit, Acnusa, Maison de l'Environnement et du Développement durable (MEDD) d'Orly associations comme, Prsalt, DRAPO...)</p>
Gain attendu	Effets attendus de l'ensemble des actions de PPBE
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants).
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Communes, Bruitparif
Budget prévisionnel	/
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	- intégration des CSB au SIG - Nombre de publications sur site web

Action 15 : Mettre en place une politique d'information et d'incitation à des comportements citoyens en lien étroit avec les villes de l'Agglo	
Zone d'intervention	Périmètre de Cœur d'Essonne Agglomération
Actions prévues	<p>1) Information du grand public :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conformément à la réglementation en vigueur, le projet de PPBE arrêté en conseil communautaire fera l'objet d'une consultation publique de 2 mois. - mise en ligne sur le site internet de l'agglomération et des villes des informations relatives aux cartes stratégiques du bruit du territoire (lien sur le site de Bruitparif), à la cartographie des zones calmes et à la mise en œuvre des actions inscrites dans le PPBE - relayer les actions d'information et de sensibilisation menées par le conseil départemental 91, figurant notamment dans le PPBE du département concernant le réseau routier : <ul style="list-style-type: none"> ▪ prêt de sonomètres aux collectivités et associations essonniennes, ▪ sensibilisation au bruit à destination des collégiens ▪ autres actions pédagogiques. <p>2) Sensibilisation/formation des services communautaires et communaux, susceptibles d'être en relation avec des usagers confrontés à des nuisances sonores et/ou étant à même d'intégrer les enjeux des nuisances sonores dans leur pratique professionnelle : services habitat, gestion urbaine de proximité, transports, développement économique, patrimoine/travaux, périscolaire, sport, urbanisme/aménagement, espaces naturels, démocratie locale/participative (conseils de quartier, conseils municipaux des jeunes...).</p> <p>3) Appui aux services des villes pour la rédaction et la mise en œuvre de chartes de bon voisinage.</p> <p>4) Actions de sensibilisation sur les problématiques du bruit menées dans le cadre d'évènements communautaires ou communaux :</p> <ul style="list-style-type: none"> • forums des associations • semaine de la Mobilité (en mai : « Mai à vélo ») <p>5) Un sujet pour le CODEVIC ? (Conseil de Développement et d'implication citoyenne⁷)</p> <p>A l'instar de la saisine de 2012 du Conseil de Développement sur la thématique du bruit, l'agglomération pourra envisager de présenter le suivi de la mise en œuvre du PPBE aux membres du CODEVIC et leur contribution sur des actions à conduire en matière de lutte contre les nuisances sonores, de préservation des zones calmes et de comportements citoyens.</p> <p>Il sera proposé aux membres du comité de coordination du CODEVIC de présenter le projet du PPBE au cours de la consultation du public. Ceux-ci décideront des suites données.</p>

⁷ Dotée d'un conseil de développement depuis sa création en 2016, l'Agglomération a souhaité aller plus loin dans la participation et l'implication des forces vives de son territoire en donnant à cette instance un nouveau cadre, un mode d'organisation souple et une composition originale. Ainsi, en 2021, et de manière plutôt inédite en France, Cœur d'Essonne Agglomération fait le choix d'ouvrir plus largement cette instance aux habitants.

Le CODEVIC compte donc désormais 169 membres bénévoles, issus d'horizons divers et assurant une représentation équilibrée du territoire. Le CODEVIC est susceptible d'être saisi sur toute question relative au développement et à l'aménagement du territoire.

Gain attendu	Effets attendus sur toute source de bruit
Diminution des populations exposées	L'action aura un effet bénéfique global pour potentiellement l'ensemble de la population de Cœur d'Essonne Agglomération (203 000 habitants).
Pilotage	Cœur d'Essonne Agglomération
Partenaires	Habitants, usagers, Villes, Bruitparif, CODEVIC
Budget prévisionnel	
Calendrier	Durée du PPBE (5 ans)
Indicateurs de suivi	- évènements - Chartes/référentiels publiés et distribués

5. RESUME NON TECHNIQUE DU PPBE

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).

Cœur d'Essonne Agglomération, 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 21 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 Cœur d'Essonne par les gestionnaires d'infrastructures de transport, les entreprises logistiques, les aménageurs et les villes, actions 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 Cœur d'Essonne dans les cinq prochaines années qui s'articule autour de trois axes d'interventions :
 - 1 - Prévenir et réduire les nuisances sonores ;
 - 2 – Intégrer l'enjeu du bruit dans les plans de planification ;
 - 3 - Améliorer la connaissance en matière de bruit, informer et sensibiliser.

L'axe 1 du plan d'actions visera à prévenir et à réduire les bruits de transports, routiers ferroviaires et aériens.

Le transport routier étant la source principale de bruit sur le territoire de Cœur d'Essonne Agglomération, celle-ci agit pour diminuer son impact.

Le développement des modes doux de circulation sera poursuivi en action 1, notamment en faveur de la pratique du vélo : plan vélo communautaire, développement de pistes cyclables, incitation à la mobilité bas carbone des agents de Cœur d'Essonne Agglomération, usage de vélo électriques.

Des actions plus spécifiques viseront à encourager le recours aux alternatives à la voiture individuelle, en améliorant l'offre des transports en commun : aménagement des pôles gare, amélioration des conditions de trafic et de la régularité du RER C, offre de bus, poursuite de la mise en œuvre du transport à la demande, covoiturage (action 2)

Pour réduire les émissions sonores routières, il sera possible d'agir à la source, en fluidifiant les trafics (action 3) et en diminuant les vitesses (action 4). La qualité des infrastructures devra être maintenue, par la maintenance des revêtements, le choix de solutions de protection (enrobés, écrans, merlons) ; les gestionnaires concernés – par exemple le Département de l'Essonne - seront impliqués dans cette voie via l'action 5, et plus particulièrement vis-à-vis des zones à enjeux inventoriées sur le territoire.

SNCF-Réseau gère des infrastructures bruyantes sources de points noirs de bruit, elle sera invitée à les étudier et les traiter ; d'une manière générale, toutes les sources de nuisances sonores liées au ferroviaire devront être maîtrisées

(annonces en gare, accès et parkings en lien avec IDF mobilité pour l'aménagement des pôles gare) dans le cadre de l'action 6.

Une vigilance accrue sera également maintenue vis-à-vis des nuisances aériennes afin d'en réduire leurs impacts sur les populations du territoire (action 7).

L'axe 2 du plan d'actions vise à intégrer l'enjeu du bruit dans les documents de planification, les projets d'aménagement et à renforcer l'isolation acoustique des bâtiments.

L'action 8 concerne l'intégration du PPBE au Schéma de Cohérence Territorial, à l'occasion de sa révision, envisagée courant 2024. Les actions préventives, curatives et de protection des zones calmes du PPBE trouveront ainsi leur traduction réglementaire et opposable dans le SCoT.

L'action 9 traduit la volonté de Cœur d'Essonne Agglomération d'accompagner les villes pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur documents de planification (PLU). Cœur d'Essonne souhaite également accompagner les aménageurs et les maîtres d'ouvrage intervenant sur le territoire communautaire pour intégrer le bruit dans les projets d'aménagement, de construction et les projets urbains (action 10).

La RN20 est un axe historique et structurant du sud francilien. Cœur d'Essonne est engagée dans le projet de requalification de la RN20 dans le cadre du contrat de projet partenarial d'aménagement. Cœur d'Essonne souhaite intégrer les enjeux du bruit dans le cadre des réflexions menées sur l'évolution de la RN20 (action 11)

L'action 12 vise à améliorer l'isolation acoustique des bâtiments publics (bâtiments communautaires et communaux) et l'action 13 traduit la volonté de l'Agglomération d'accompagner les particuliers, les bailleurs et les entreprises du territoire pour une meilleure isolation acoustique des logements et des bâtiments tertiaires privés.

L'axe 3 du plan d'actions consiste à améliorer la connaissance sur les enjeux du bruit, à informer et sensibiliser différents publics cibles.

Il s'agit de mettre en place des outils d'amélioration de la connaissance de l'environnement sonore du territoire, en mettant à profit l'adhésion de Cœur d'Essonne Agglomération à Bruitparif (action 15).

L'action 16 vise à mettre en place une politique d'information et d'incitation à des comportements citoyens en lien étroit avec les villes de l'Agglomération

L'échéance de réalisation de ces actions est de 5 ans, c'est-à-dire pour la durée du PPBE et jusqu'à sa révision. Cette révision sera l'occasion de faire un bilan des actions réalisées, et bien entendu d'ajuster et de compléter le plan de prévention.

6. ANNEXES

ANNEXE 1 : GÉNÉRALITÉS SUR LE BRUIT

Unités et indices acoustiques

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 ».

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 :

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

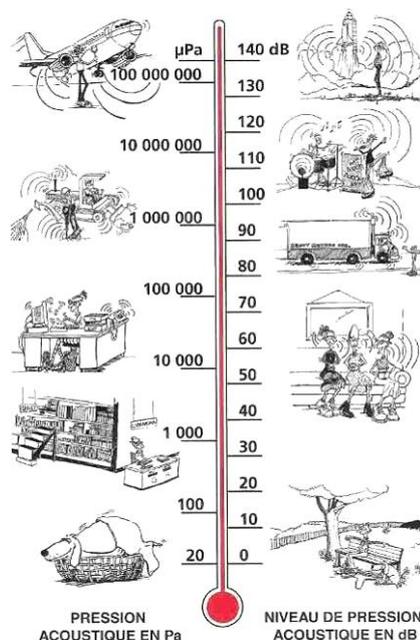
avec

p : La pression acoustique

p_0 : La pression acoustique audible minimale, soit 20 μPa

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

Voici quelques exemples ci-contre :

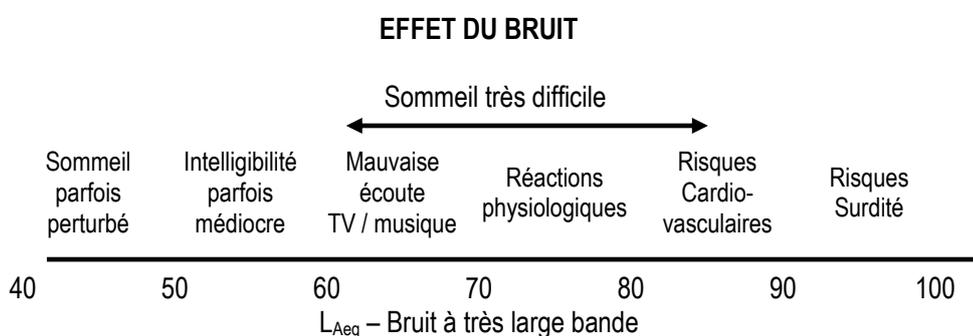


La pondération A : le dB(A)

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 :



L'addition de niveaux sonores

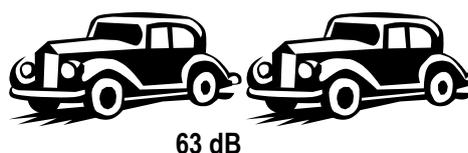
Les lois physiques et physiologiques liées au bruit imposent une arithmétique particulière. En effet, l'addition de 2 niveaux sonores ne se fait pas du tout de la même manière que l'addition de deux nombres classiques : **60 dB + 60 dB ne font pas 120 dB !**

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.

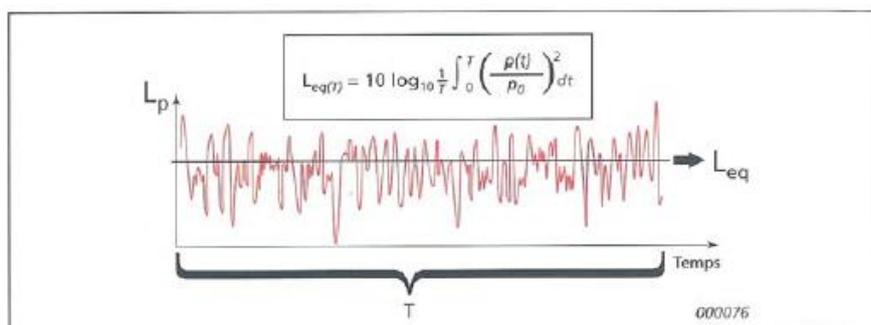


L_{eq} et L_{Aeq}

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).

Définition du niveau jour-soir-nuit : L_{den}

Dans le cadre de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et des Plans 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.

Approches technique et réglementaire

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

Nota : une valeur seuil pour le bruit aérien en L_n a récemment été définie (arrêté du 23 décembre 2021 modifiant l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement). Elle, elle ne s'appliquera que pour la 4^e échéance.

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).

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).

ANNEXE 2 : QUESTIONNAIRES

2.1 – Compléments de réponses de communes

Les réponses des communes figurent en page 19. Les compléments à ces réponses, fournis par les villes d'Avrainville et Villiers-sur-Orge, sont présentés ci-après :

Avrainville

Domaine	Intitulé action	Description action	Objectif
Planification urbaine	(Ex : Intégration de recommandations environnementales dans les PLU, prise en compte des PPBE dans les PLU, réalisation d'une étude d'impact lors d'un projet, réalisation d'une étude acoustique, etc.)	Au PADD du PLU de 2007 : extension de la ZA des Marsandes le long de la RN 20 et limitation de la vocation activités aux secteur existants	Protection du village du bruit des activités industrielles et commerciales. Limitation de la circulation des poids lourds en centre bourg
Déplacements	(Ex : restriction d'accès à certains types de véhicules (2 roues motorisées, poids lourds), renouvellement de la flotte de véhicules municipaux en électriques/hybrides, mise en place d'un Plan de déplacements d'administration, aide financière à l'acquisition de 2 roues électriques, mise en place d'un site propre, d'un parc relais etc.)	Renforcement de l'offre de transport : pérennisation de la ligne de bus 102, transport à la demande Création de voies de circulations douces	Diminution de l'utilisation des véhicules individuels 2015 - 2020
Aménagement des infrastructures	(Ex : création de zones 30, de zones piétonnes, transformation de carrefours à feux d'intersection en carrefours giratoires, requalification de chaussées, mise en place d'enrobé moins bruyant, mise en place de murs anti bruit/talus/merlons, aménagements ponctuels de voirie (ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés, rétrécissement de chaussée, chicanes), rénovation du patrimoine communal/isolation de façades/changement d'huisseries etc.)	Ensemble du village limité à 30 km/h. Acquisition d'espaces boisés en périphérie de la Commune Création d'un accès au Domaine de la Beauvoisière (salles de réception et évènements festifs) depuis la D 19.	Sécurité et diminution du niveau sonore de la circulation. Création d'une ceinture verte pour préserver le village du bruit. Eviter le passage de centaines de véhicules rejoignant le Domaine par le centre du village
Sensibilisation Communication Concertation	(Ex : Actions pédagogiques, organisation de manifestations, actions de promotion de l'écoconduite pour les agents municipaux, etc.)	La Commune est le siège social du Forum Contre les Nuisances Aériennes (FCNA)	Lutte contre la multiplication des couloirs aériens.

Villiers-sur-Orge

3 947 Villiérains - 178 hectares - Principal axe: D35

Déplacements - Transports				
Action réalisée	Date	Coût	Motif	Gain
Création de zones 30 km/h avec tracé d'une liaison cyclable reliant la piste existante (route de Chasse - RD 35) et le complexe sportif via les principaux bâtiments communaux (écoles, centre culturel, Mairie, espace culturel)	2013	Région Agglo	Relier les équipements municipaux par voie douce	Moins de vitesse, moins de véhicules à moteur, donc moins de bruit

Aménagement				
Action réalisée	Date	Coût	Motif	Gain
Trame verte et bleue	2005	NC	Participation à la ceinture verte régionale	Incitation à l'usage de modes de déplacements alternatifs à la voiture individuelle (trame verte), diminution de la perception du bruit grâce à un espace de nature qui fait « barrage » au bruit
Réduction de la largeur de la voirie et pose de plateaux ralentisseurs (rue de Verdun)	NC	Agglo	Rénovation voirie	Maîtrise du trafic par aménagement favorisant la baisse de la vitesse
Création d'un merlon végétal (route de Chasse) le long d'un lotissement (Clos de Brinvilliers)	2011	A la charge du promoteur	Limiter l'impact sonore du trafic routier avant la construction d'un lotissement	Baisse des nuisances sonores du trafic routier
Aménagement d'un plateau ralentisseur (route de Chasse)	2011	Porté par le promoteur	Réduction de la vitesse de 70 à 50 km/h	Moins de vitesse, moins de bruit
Modification d'un règle du PLU portant les murs de clôture de 2 mètres à 2m50 pour les propriétés limitrophes de l'axe routier traversant reliant la RN20 à SGDB, la D 35 (route de Chasse, rue G. Péri)	2013	NC	Réduire l'impact sonore	Baisse des nuisances sonores du trafic routier
Construction d'un merlon antibruit (RD 35 longeant clos de Brinvilliers)	Avant 2020	Agglo	Création de la coulée verte	Baisse des nuisances sonores du trafic routier

Bâti				
Action réalisée	Date	Coût	Motif	Gain
Construction d'une salle d'activités culturelles de 300 à 400 places avec traitement acoustiques des parois (espace culturel Colette)	2008/2009	3 000 000 €	Objectifs d'utilisation des locaux	Pris en compte du confort acoustique des bâtiments
Construction d'un self pour 335 couverts/jour maximum avec traitement acoustique des plafonds et parois (école André Malraux)	2014	1 700 000 €	Bâtiment individuel au sein de l'école élémentaire	

Divers				
Action réalisée	Date	Coût	Motif	Gain
Mise en place d'un pédibus au sein des écoles (Pierre Brossolette et André Malraux)	2013	NC	Accompagnement sécurisé des élèves piétons	Moins de voiture, moins de bruit
Installation de bornes de recharge pour véhicules électriques	2016	12 000 € (estimation) Subvention possible du SMOYS	Développer l'usage des véhicules électriques	Contribution à la diminution des seuils de nuisances sonores liées aux véhicules à moteur thermiques
Mise en place de points d'apport volontaire (PAV) enterrés pour la collecte des déchets des logements collectifs	Avant 2020	Agglo	Optimisation de la collecte des déchets	Optimisation des collectes qui ne sont plus réalisées en porte à portes

2.2 – Réponses de gestionnaires au questionnaire

Réponse SNCF-Réseau

SNCF-Réseau gère les lignes ferroviaires 550000 et 570000 : la première est de catégorie de bruit 3 (moyennement bruyante), la seconde est en catégorie 1 (très bruyante).



SNCF-Réseau a recensé deux plaintes vis-à-vis du bruit relativement récemment :

Infrastructure / source	Bruit incriminé	Localisation	Date	Suite donnée
Réseau ferré national	Usage d'une tronçonneuse en pleine nuit	Saint-Michel-sur-Orge	2015	Réponse apportée au riverain sur la nature des travaux.
Réseau ferré national	Claquement de rail	Breuillet	2019	Inspection la voie par une équipe de maintenance.

Les actions en cours concernent la modernisation ferroviaire du Val d'Orge : l'objectif est d'améliorer la régularité du RER C, de rendre possible l'augmentation des RER dans le Val d'Orge et de faciliter la gestion des circulations au niveau du site ferroviaire de Brétigny.

En termes d'autres actions possibles pour la réduction de bruit, un courrier a été envoyé par SNCF Réseau à Cœur d'Essonne Agglomération le 30/05/2022 pour inviter la communauté d'agglomération à témoigner son intérêt pour que des études d'identifications des PNBf soient réalisées sur les communes concernées par le bruit ferroviaire.

Le financement des études pourrait être le suivant :

- SNCF Réseau au titre du Plan de Relance : 40%,
- État (crédits AFIF) : 10%
- Région Ile de France : 25%
- Collectivités locales : 25% dans le cas où un apport financier est possible.

Selon les résultats de ces études préalables, des études complémentaires plus précises seraient alors conduites ultérieurement en vue de réaliser les protections acoustiques décidées par les partenaires cofinanceurs, en concertation avec les acteurs locaux concernés.

Par ailleurs, la politique générale de SNCF-Réseau vis-à-vis du bruit est décrite dans deux documents décrits ci-après :

- document « Contribution SNCF Réseau_ PPBE Cœur d'Essonne_V1.pdf»
- convention d'intention - Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Île-de-France (02/2021)



DG IDF

CONTRIBUTION DE SNCF RESEAU
AU PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
Communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération
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.

06/2022

Éléments relatifs au bruit le long du réseau ferré national sur la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération DG IDF/DMD/CCDD / VI



1/13

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.

1.3 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 présentées 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 (modhalor) 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 Cœur d'Essonne Agglomération est parcourue par les lignes ferroviaires suivantes :

- la ligne 550000 : Ligne de Brétigny à La Membrolle-sur-Choisille,
- la ligne 570000 : Ligne de Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean.



Lignes ferroviaires du territoire Cœur d'Essonne Agglomération

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 C :

Depuis dix ans, les trains de la ligne C du RER ont subi plusieurs programmes de rénovation, sans incidences du le bruit généré. Il n'y a pas eu d'évolution du bruit depuis le remplacement des semelles de freins des RER à deux niveaux terminé en 2008.

Date	Évolution
2009	rénovation des Z20500
2010	rénovation des Z5600
2012	rénovation des Z8800
2018	Démarrage du programme de rénovation des Z20900

Les matériels roulants actuels sont les suivants: Z5600/Z8800/Z20500/Z20900, 4 caisses UM2.

Un programme de rénovation du parc existant est prévu à l'horizon 2023. Le renouvellement du matériel roulant actuel est prévu pour 2028/2030.

✚ 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 Cœur d'Essonne Agglomération 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)
Brétigny-sur-Orge	570000	0,835
Villemoisson-sur-Orge	570000	0,854

Mise à jour des cartographies du bruit

Une mise à jour des cartographies du bruit a été réalisée pour le département du 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.

La carte présentant la nouvelle proposition de classement pour le département 91 est annexée au présent document. Elle pourra servir à hiérarchiser les nuisances des différentes lignes du territoire Cœur d'Essonne Agglomération. Nous rappelons que les classements définitifs n'ont pas été arrêtés à ce jour, ces informations sont données ici à titre indicatif.

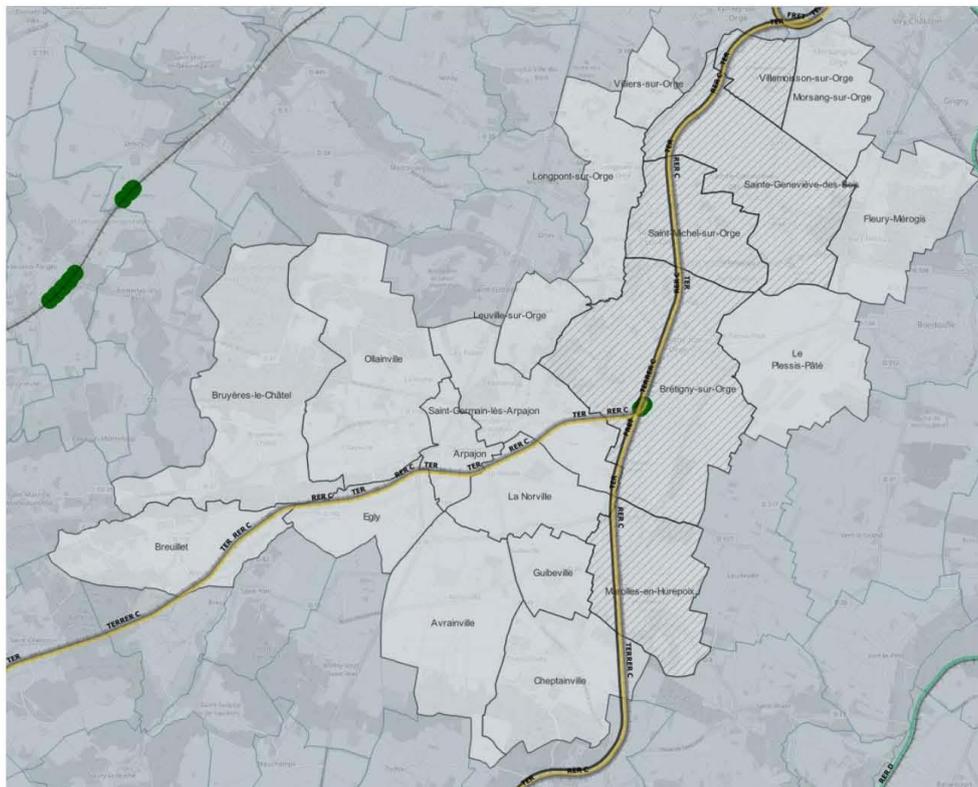
Observatoire du bruit

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
91	SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	366
91	SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	233
91	BRETIGNY-SUR-ORGE	183
91	MAROLLES-EN-HUREPOIX	118
91	VILLEMOISSON-SUR-ORGE	109
	Total	1009

Sur les 18000 PNB estimés en Ile-de-France, environ 6% d'entre eux sont localisés au sein de la communauté d'agglomération Cœur d'Essonne Agglomération.



Cœur d'Essonne Agglomération – En hachuré, communes avec présence potentielle de PNB (source Observatoire du Bruit)

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 Cœur d'Essonne Agglomération 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 Cœur d'Essonne Agglomération 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 ont renforcé 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 durant la période de validité du PPBE.

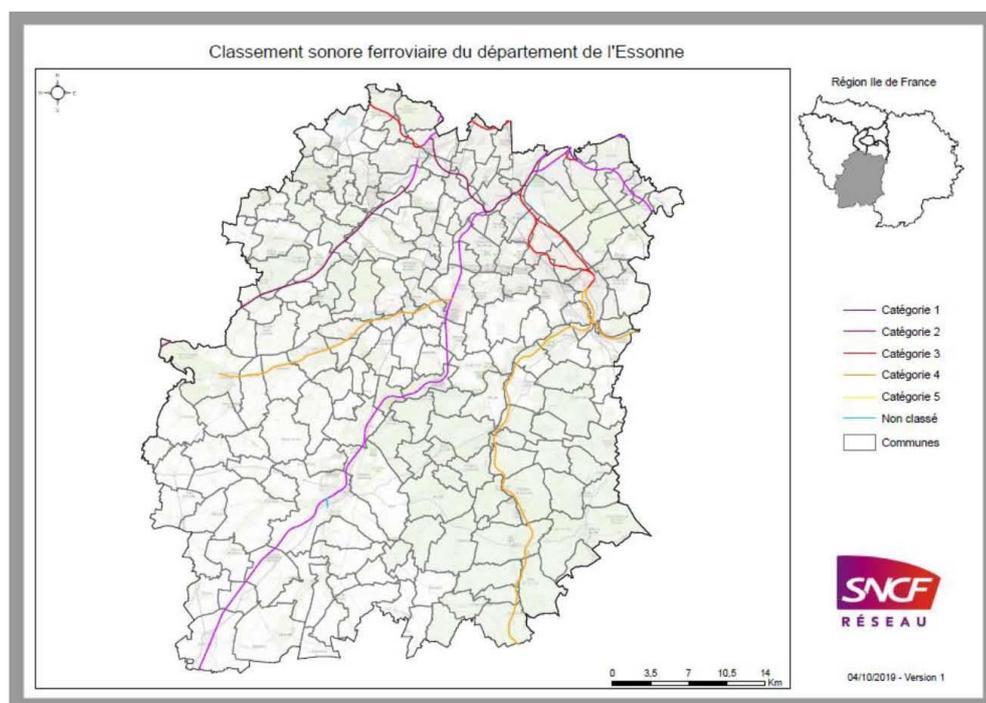
➤ Modernisation ferroviaire du Val d'Orge

Le projet de modernisation ferroviaire du Val d'Orge a pour objectif d'améliorer la régularité du RER C, de rendre possible l'augmentation des RER dans le Val d'Orge et de faciliter la gestion des circulations au niveau du site ferroviaire de Brétigny. Pour cela, il est nécessaire de moderniser le plan de voies et de supprimer le passage à niveau d'Essonville (PN n°23), ce qui entrainera la reconfiguration du secteur à proximité du passage à niveau.

Annexes

Propositions de nouveau classement sonore ferroviaire pour le département 91.

Nous rappelons que cette cartographie a donné ici à titre indicatif afin de hiérarchiser les nuisances des différentes lignes du territoire Cœur d'Essonne Agglomération. 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.





Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre
du programme de lutte contre le bruit
ferroviaire en Île-de-France

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 1 / 18

ENTRE

L'État, Ministère de la Transition écologique, représenté par le Préfet de la Région Île-de-France, Préfet de Paris ;

La région Île-de-France (ci-après « la Région »), représentée par la présidente du conseil régional, dûment mandatée par délibération n° CR 2021-016 du conseil régional en date du 4 février 2021 ;

SNCF Réseau, Société Anonyme au capital de 500 000 000 €, immatriculé au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro RCS BOBIGNY 412.280.737, dont le siège est situé 15-17 rue Jean-Philippe Rameau – CS 80001 - 93418 La Plaine Saint-Denis Cedex, représenté par Monsieur Guillaume Marbach, Directeur Général Île-de-France, dûment habilité à signer la présente convention ;

Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Île-de-France, association régie par la loi du 1^{er} juillet 1901, sise Axe Pleyel 4 – B104, 32, boulevard Ornano 93200 Saint-Denis, représentée par son Président.

Ci-après désigné « **les parties** »

SNCF Réseau, l'État, la région Île-de-France et Bruitparif étant désignés ci-après collectivement les « **Parties** » et individuellement une « **Partie** ».

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 2 / 18

VISAS

- Vu** le code des transports ;
- Vu** le code général des collectivités territoriales ;
- Vu** le code de l'environnement ;
- Vu** le code de la commande publique ;
- Vu** la loi n°2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire ;
- Vu** le décret 2019-1582 relatif aux règles de financement des investissements de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions de SNCF Réseau ;
- Vu** le décret n°2019-1587 du 31 décembre 2019 approuvant les nouveaux statuts de la société SNCF Réseau ;
- Vu** la loi n°85-704 modifiée du 12 juillet 1985 relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses rapports avec la maîtrise d'œuvre privée ;
- Vu** La loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit et ses décrets d'application du 9 janvier 1995,
- Vu** le décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 approuvant le schéma directeur de la région d'Ile-de-France ;
- Vu** la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres ;
- Vu** la circulaire et l'instruction interministérielles du 28 février 2002 relatives à la politique de prévention et de résorption du bruit ferroviaire ;
- Vu** la circulaire interministérielle du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres ;
- Vu** la délibération de la Région Ile-de-France n° CR 53-15 du 18 juin 2015 approuvant le Contrat de Plan Etat-Région 2015-2020 signé le 9 juillet 2015 et sa révision approuvée lors de la délibération n° CR 123-16 du 15 décembre 2016 au travers d'un avenant portant sur le volet mobilité multimodale ;
- Vu** La délibération de la Région Ile-de-France n° CR 01-16 du 21 janvier 2016 portant prorogation du règlement budgétaire et financier adopté par délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 ;
- Vu** le plan de relance français au titre du soutien au secteur ferroviaire

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 3 / 18

SOMMAIRE

ARTICLE 1. OBJET.....	6
ARTICLE 2. DESCRIPTION DU PROGRAMME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT FERROVIAIRE	7
2.1 PERIMETRE.....	7
2.2 PHASE D'ETUDES ACOUSTIQUES.....	7
2.3 PHASE TRAVAUX.....	8
2.4 CONTRIBUTION A DES EXPERIMENTATIONS.....	8
ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME ET PRINCIPE DE FINANCEMENT	8
ARTICLE 4. ASSOCIATION BRUITPARIF – MESURE ET SUIVI.....	9
4.1 ACTIONS CONDUITES DANS LE CADRE DU PARTENARIAT AVEC SNCF-RESEAU.....	9
4.2 SUIVI DES EXPERIMENTATIONS ET EVOLUTIONS MISES EN PLACE PAR SNCF-RESEAU	9
ANNEXE 1 : CARTES	11
ANNEXE 2 : PERIMETRE PAR COMMUNE	17

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 4 / 18

IL A ETE PREALABLEMENT RAPPELE CE QUI SUIT

Dans le cadre de la circulaire du 12 juin 2001 relative aux observatoires du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs bruit, complétée et modifiée depuis par celle du 28 février 2002, et de celle du 25 mai 2004 relative aux politiques de prévention et de résorption du bruit ferroviaire, des études acoustiques ont été menées en 2003, financées par la Région Ile-de-France et SNCF Réseau, Maître d'Ouvrage sur des sites pilotes, dont la commune de Saint-Denis. Elles ont permis d'identifier et de localiser un certain nombre de points noirs du bruit (PNB) ferroviaire le long des voies ferrées sur les territoires des communes.

Dans un contexte de réseau ferroviaire dense au sein d'une urbanisation importante le long des voies de son réseau, la Direction Générale Ile-de-France de SNCF Réseau est particulièrement concernée par la problématique de réduction des nuisances acoustiques liées à la circulation des trains. Les sollicitations des élus, associations et riverains pour le traitement des nuisances sonores sont quotidiennes et fortement soutenues politiquement : le sujet du bruit est donc une préoccupation constante sur le réseau francilien.

La loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement a renforcé la politique de lutte contre le bruit. A cet effet, des moyens financiers importants ont été mobilisés en particulier par l'Ademe mais également par SNCF Réseau, l'Etat et la Région Ile-de-France. En Ile-de-France, des études acoustiques et des solutions techniques de résorption de ces PNB, protections à la source et isolations de façade, ont été proposées. Dans le cadre de ce programme, depuis 2009, une dizaine d'opérations de murs antibruit a été lancée : 7 000 mètres linéaires d'écrans ont ainsi été réalisés sur les communes de Bondy, Noisy-le-Sec, Saint-Denis, Quincy-sous-Sénart, Asnières-sur-Seine, Chelles et Vaires-sur-Marne, complétés par des isolations de façade. Un programme similaire est en cours sur Vanves et Malakoff.

En septembre 2016, l'Ademe a souhaité que de nouvelles opérations par l'isolation des façades exposées au bruit ferroviaire soient réalisées, à la condition que les travaux soient terminés fin 2020.

Ainsi, dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des points noirs du bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades, financé par l'ADEME et SNCF Réseau, des études acoustiques ont été réalisées en 2017 sur 35 communes. Les résultats ont montré des écarts importants – majoritairement à la baisse - sur le nombre de PNB ferroviaire, ceci principalement en raison des évolutions de trafic (notamment le trafic Fret) et du renouvellement du matériel roulant.

Les retours d'expérience de ces dernières années pour l'ensemble des projets a clairement mis en évidence la nécessité d'anticiper ce sujet dans les phases d'élaboration des projets d'investissement sur le réseau francilien et ceci dès les phases amont, ce qui a été systématiquement exigé par la Région auprès des maîtres d'ouvrage : il s'agit d'un enjeu majeur de l'acceptabilité des projets de développement du réseau francilien.

En 2015, l'Etat et la Région ont inscrit la lutte contre le bruit ferroviaire dans le CPER 2015-2020.

Sur la période 2021-2022, la Région et l'Etat ont inscrit dans le plan de relance l'accélération des travaux de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle nationale, afin d'accélérer la résorption des points noirs de bruit ferroviaires.

IL A ETE CONVENU CE QUI SUIT

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 5 / 18

ARTICLE 1. OBJET

Dans le domaine ferroviaire, le bruit est un élément incontournable, et la maîtrise des nuisances sonores est essentielle pour permettre une bonne acceptabilité de l'exploitation d'une infrastructure ferroviaire. En Île-de-France, l'enjeu est particulier pour les raisons suivantes :

- en zone urbaine dense avec des riverains particulièrement exigeants ;
- avec un trafic dense sur un nombre de lignes élevées ;
- un investissement dans les projets hors norme, projets de développement et projets de régénération (RVB...).

Les enjeux acoustiques vont au-delà du volet réglementaire, c'est pourquoi SNCF Réseau, maître d'ouvrage, est actif sur :

- La résorption des points noirs du bruit :
 - Par murs antibruit
 - Par traitement acoustique des façades
- La limitation des nuisances durant les chantiers
- Les expérimentations (freins de voies de Drancy, écrans bas...)

SNCF Réseau souhaite poursuivre les actions de résorption du bruit ferroviaire engagées depuis de nombreuses années :

- Dans le cadre des projets (EOLE...)
- Hors projets : traitement des façades et murs antibruit (Vanves et Malakoff ; Saint-Denis Paul Éluard).

➤ Présentation du projet programme global

Pour des projets de murs antibruit, le retour d'expérience montre que le délai moyen entre les phases d'émergence et de réalisation est de dix ans. Les financements sont complexes avec de nombreux financeurs (État, Région, SNCF Réseau, plusieurs communautés d'agglomérations, plusieurs villes...), avec des modifications de programme tout au long du projet. **Il est donc nécessaire d'anticiper le plus en amont possible.**

Le projet de programme de lutte contre le bruit ferroviaire s'appuie sur les conclusions de différents travaux :

- Les Plans de prévention du Bruit de l'Environnement des collectivités (PPBE) ;
- La hiérarchisation des communes impactées par le bruit ferroviaire établie par SNCF Réseau :
 - sur la base de données anciennes : depuis 2009, le trafic et les matériels roulants ont évolué
 - avec un décompte des points noirs du bruit ferroviaire (PNBf) réalisé par une méthode simplifiée et majorante : **18 000 PNBf potentiels en IDF**
- Des études acoustiques récentes.

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 6 / 18

ARTICLE 2. DESCRIPTION DU PROGRAMME DE LUTTE CONTRE LE BRUIT FERROVIAIRE

2.1 Périmètre

La convention d'intention porte sur l'ensemble du périmètre de l'Île-de-France. Le périmètre prévisionnel est détaillé par carte en annexe 1 et par liste en annexe 2.

Dep./Terr.	Nb communes concernées par les études
77	7
78	3
91	9
92	10
93	16
94	12
95	5

A cette liste non limitative, s'ajoutent potentiellement toutes les communes concernées par le bruit ferroviaire pour lesquelles des études acoustiques pourraient être également réalisées sur la base d'un PPBE approuvé par la collectivité locale demandeuse.

2.2 Phase d'études acoustiques

Les études acoustiques réalisées concernent le bruit ferroviaire uniquement, dans des communes situées en Île-de-France, et autour des lignes ferroviaires gérées par SNCF Réseau.

Les études ont pour objectif d'actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire en identifiant au sein de chaque commune, et pour chaque périmètre, les bâtiments exposés au bruit ferroviaire (les références sont les seuils Points Noirs du Bruit), et de rechercher des solutions techniques permettant de réduire le bruit (murs antibruit et traitement acoustique des façades).

Les études comprennent notamment :

- La réalisation de campagnes de mesures acoustiques selon les normes en vigueur ;
- La réalisation de modèles numériques de simulation acoustique,
- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation actuelle ;
- La caractérisation du bruit ferroviaire en tout point (en façade des immeubles, à tous les étages), pour la situation future ;
- L'identification des bâtiments et étages dépassant les seuils Points Noirs du Bruit ferroviaire ;
- L'étude de différentes solutions techniques de réduction du bruit (résorption des PNB),
- L'estimation du coût des solutions proposées (estimation en phase émergence).

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 7 / 18

2.3 Phase travaux

Au regard des études réalisées, les parties conviennent de finaliser les solutions techniques retenues, permettant de réduire le bruit (murs antibruit et traitement acoustique des façades), en partenariat avec les collectivités locales.

Dans le cadre de cette convention d'intention, les parties traitent préférentiellement les opérations de réduction du bruit à la source. En cas d'infaisabilité avérée, les parties se réservent le droit de financer des protections de façade.

La faisabilité des opérations de réduction du bruit à la source est examinée au regard de trois critères :

- le gain acoustique,
- la faisabilité technique au regard notamment des contraintes d'insertion du site,
- l'équilibre entre le coût et les bénéfices attendus.

2.4 Contribution à des expérimentations

Les expérimentations peuvent être de différente nature. A titre d'exemple, des actions déjà financées, en dehors du programme bruit du CPER mais contribuant fortement à la réduction du bruit ferroviaire :

- **Renouvellement des matériels roulants**
- **Evolution réglementaire des trains fret (Spécificité Technique d'Interopérabilité)**
- **Opérations spécifiques de réduction du bruit :**
 - o Versailles-Chantiers (78) : Traitement acoustique et vibratoire du pont rail métallique par pose d'absorbeurs (première phase) puis par pose de mini-écrans (2^{ème} phase). La 2^{ème} phase est prévue pour 2022.
 - o Malakoff (92) : Régulation et optimisation de la circulation des TGV entre le Technicentre de Chatillon et la gare Montparnasse pour réduire leur stationnement et leur circulation à très basse vitesse au droit des zones habitées. Mise en place d'une station Bruitparif avec méthode spécifique de détection et de comptabilisation des TGV.
 - o Drancy (93) : Expérimentation d'un système de réduction du bruit au niveau des freins de voie servant au triage des wagons fret. Le déploiement du système doit être décidé très prochainement pour une mise en opération en 2021 le cas échéant.

Des expérimentations peuvent être proposées pour réduire le bruit ferroviaire. Elles sont éligibles pour la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit, sur acceptation des parties

Leurs potentielles mises en œuvre passent par la formalisation de convention dédiée. Les sources de financements peuvent être élargies, par exemple aux aides de l'Union européenne.

ARTICLE 3. DELAI PREVISIONNEL DE REALISATION DU PROGRAMME ET PRINCIPE DE FINANCEMENT

La présente convention d'intention porte sur la période 2021-2027.

Elle s'inscrit dans le cadre du plan de relance de l'Etat sur la période 2021-2022, du CPER 2015-2020 prolongé de deux ans, ainsi que dans la perspective d'un prochain CPER qui devrait couvrir la période 2022-2027.

Dès 2021, la résorption des points noirs de bruit ferroviaires pourra faire l'objet d'un financement complémentaire de l'Etat, au cas par cas, selon les modalités prévues par la trajectoire financière de la loi n°2019 14-28 du 24 décembre 2019 d'orientations des mobilités.

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 8 / 18

En lien avec les communes concernées, des conventions de financement sont établies. Les parties conviennent que les aides attribuées au titre de la présente convention font l'objet de conventions de financement spécifiques sur les opérations conclues entre les parties et les collectivités et le cas échéant d'autres co-financeurs. Ces conventions spécifiques fixent les engagements des parties, les conditions de mise en œuvre du projet et les modalités de versement des subventions conformément au règlement budgétaire et financier des parties.

ARTICLE 4. ASSOCIATION BRUITPARIF – MESURE ET SUIVI

4.1 Actions conduites dans le cadre du partenariat avec SNCF-Réseau

Depuis 2017 Bruitparif et SNCF-Réseau entretiennent un partenariat visant à développer un réseau de mesure du bruit le long du réseau ferroviaire francilien dans le but de caractériser précisément le bruit d'origine ferroviaire et à en suivre l'évolution en lien avec le développement de l'offre de transports, le renouvellement des matériels roulants et les actions de réduction du bruit mises en place par SNCF-Réseau. A la fin de l'année 2020, il comprenait 15 stations permanentes en Ile-de-France, dont deux stations installées dans le cadre d'un observatoire du bruit relatif à la modernisation de la ligne Serqueux-Gisors. Ces dernières viennent dans le prolongement de mesures du bruit réalisées par Bruitparif fin 2015 le long de cette ligne pour établir un état des lieux avant la consultation et l'enquête publique relative au projet.

Ce réseau permanent est complété par des mesures temporaires complémentaires. Ainsi, de 2017 à 2020, une trentaine de mesures temporaires ont été réalisées dont une vingtaine au sein de secteurs à enjeux sanitaires prioritaires en termes d'exposition au bruit ferroviaire¹.

Pour une meilleure visibilité des mesures et études réalisées sur la thématique du bruit ferroviaire, une plateforme internet spécialisée a été créée par Bruitparif : <https://reseau.sncf.bruitparif.fr/>

Cette plateforme permet de centraliser toutes les informations relatives au bruit ferroviaire : les mesures, sous forme de puces sur une carte à cliquer, et les documents via l'accès à une page regroupant les publications disponibles.

4.2 Suivi des expérimentations et évolutions mises en place par SNCF-Réseau

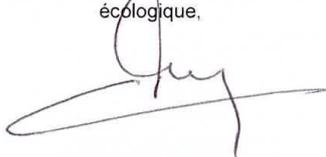
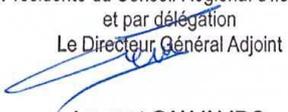
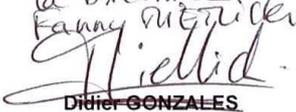
Parmi les stations permanentes de mesure du bruit déployées ou prochainement déployées par Bruitparif, 7 le sont pour caractériser des renouvellements de matériels roulants ou des dispositions spécifiques de réduction du bruit à la source.

- **Renouvellement des matériels roulants :**
 - o Bois-le-Roi (77), Transilien ligne R : mise en circulation de nouvelles rames Regio2N (mise en service progressif depuis début 2019).
 - o Poissy (78), prolongement EOLE, renouvellement progressif des trains Intercités et TER Corail par des Omneo (depuis février 2020). Le matériel Corail sera totalement remplacé par le matériel Omneo dans le courant de l'année 2021.
 - o Sèvres (92), Transilien ligne N : mise en circulation de nouvelles rames Regio2N pour un remplacement progressif en 2021.
- **Rééquipement des wagons fret avec des semelles de freins moins bruyantes** (suivant les orientations de la spécification technique d'interopérabilité « bruit ferroviaire ») :
 - o Rééquipement sur les itinéraires des routes silencieuses : exemple à Villemomble (93) : remplacement des semelles de frein fonte par des semelles de freins composites sur les wagons fret (remplacement progressif d'ici fin 2024).
- **Opérations spécifiques de réduction du bruit, décrites à l'article 2.4 :**
 - o Versailles-Chantiers (78)
 - o Malakoff (92)
 - o Drancy (93)

¹ <https://www.bruitparif.fr/rapports-d-etude-bruit-ferroviaire/>

La présente convention est établie en quatre exemplaires originaux, un pour chacun des signataires.

Elle est signée par toutes les parties et notifiée le / / **15 DEC. 2021**

<p>Pour l'Etat, Ministère de la Transition écologique,</p>  <p>Marc GUILLAUME Préfet de la région Ile-de-France, Préfet de Paris</p>	<p>Pour la Région Ile-de-France, P/la Présidente du Conseil Régional d'Ile de France et par délégation Le Directeur Général Adjoint</p>  <p>Laurent CALVALIDO Valérie PECRESSE Présidente du Conseil Régional d'Ile-de-France</p>
<p>Pour SNCF Réseau,</p>  <p>Guillaume MARBACH Directeur Général Île-de-France</p>	<p>Pour Bruitparif, P/le Président par délégation la Directrice Fanny Métérier</p>  <p>Didier GONZALES Président Rosin REPA</p>

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 10 / 18

ANNEXE 1 : CARTES

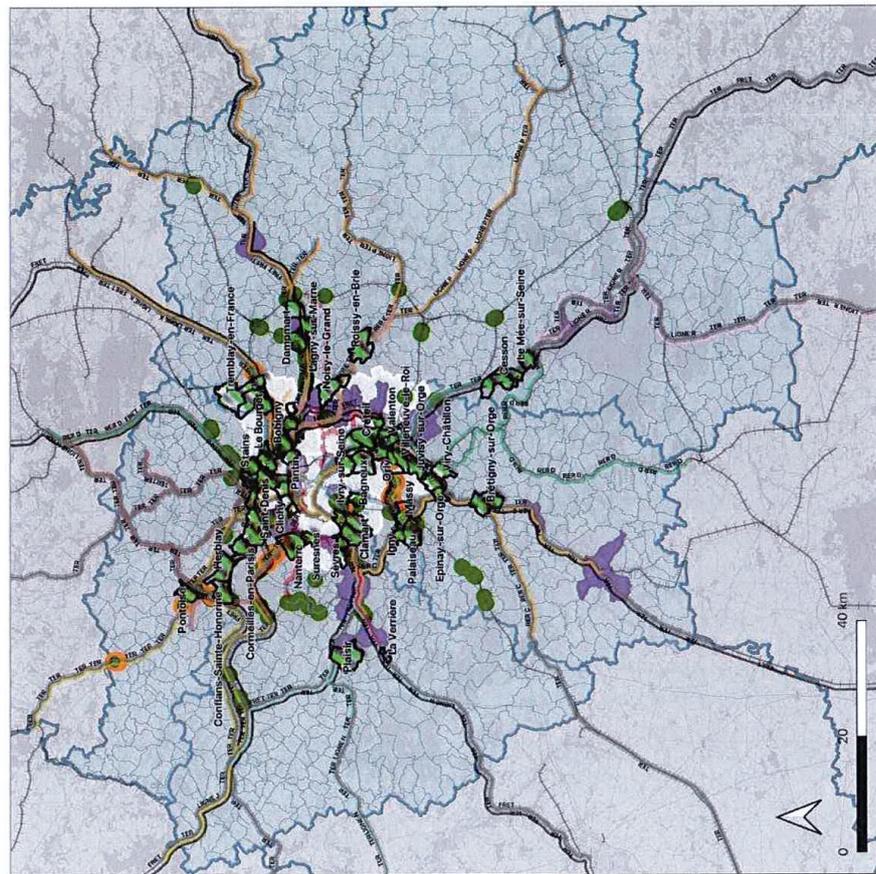
Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF

Page 11 / 18

Programme de lutte contre le bruit ferroviaire
en Ile de France

SNCF Réseau



Légende

Lignes ferroviaires

Transilien RER

- RER A (SNCF)
- RER B (SNCF)
- RER C
- RER D
- RER E

Lignes hors région Ile de France

- T4
- T11

Murs antibruit

- Réalisés
- Projets

Actions réalisées ou en cours

- Ecrans et traitements de façade
- Programme PNB 2017-2020
- Diagnostique acoustiques

Décompte des PNB

- Etudes acoustiques à engager

Résorption des PNB

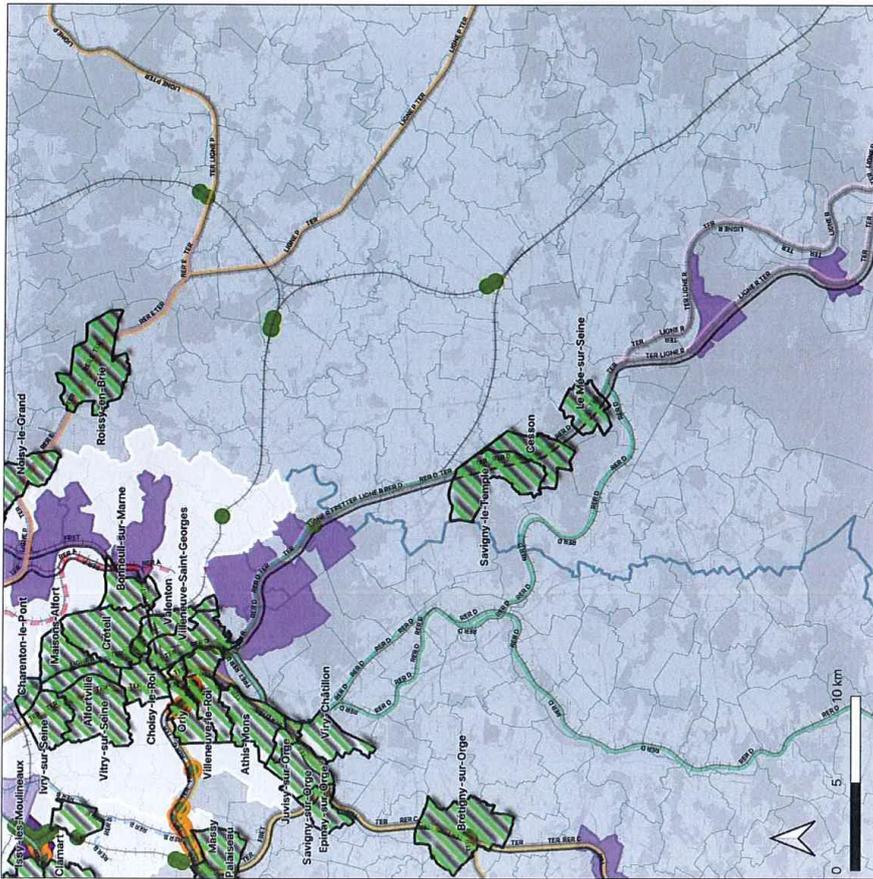
Autres lignes

- TER
- FRET

Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Ile de France

SNCF Réseau

Ile de France - Secteur Sud-Est



Légende

Lignes ferroviaires

Transilien RER

- RER A
- RER B
- RER C
- RER D
- RER E
- LIGNE P
- LIGNE N
- LIGNE R

Lignes hors région Ile de France

- TER
- FRET
- Autres lignes

Résorption des PNB

Murs antibruit

- Réalisés
- Projets

Actions réalisées ou en cours

- Ecrans et traitements de façade
- Programme PNB 2017-2020
- Diagnoses acoustiques

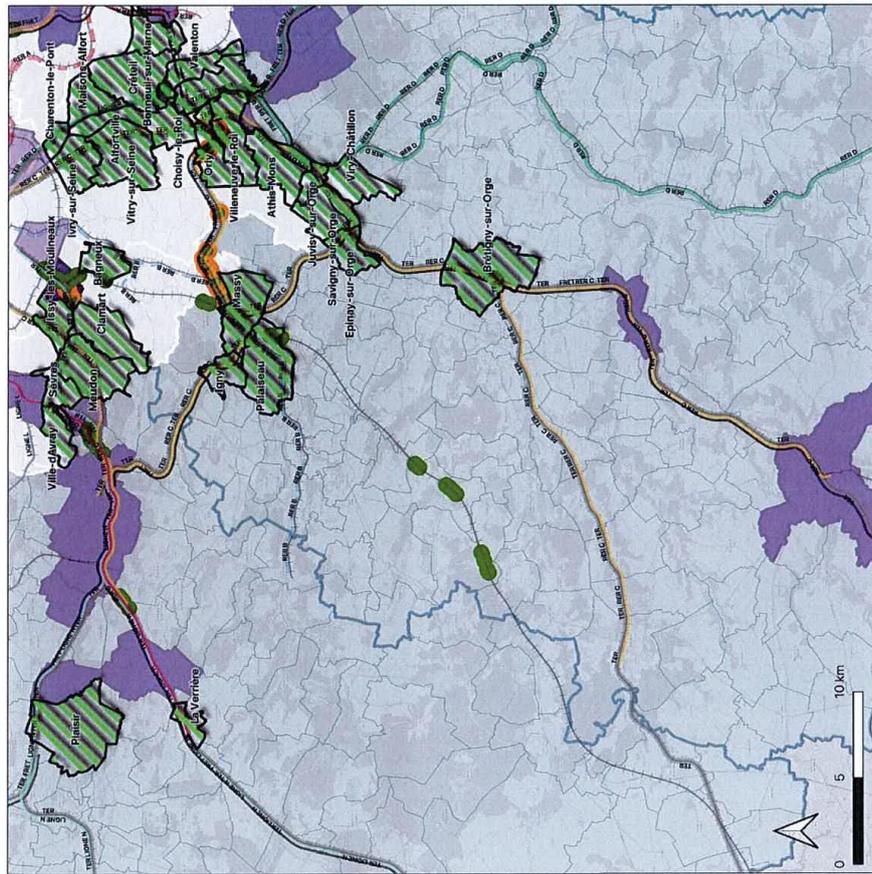
Décompte des PNB

- Etudes acoustiques à engager

**Programme de lutte contre le bruit ferroviaire
en Ile de France**

SNCF Réseau

Ile de France - Secteur Sud-Ouest



Programme de lutte contre le bruit ferroviaire en Ile de France

SNCF Réseau

Ile de France - Secteur Nord-Est

Légende

Lignes ferroviaires

Transilien RER

- RER A
- RER B (SNCF)
- RER C
- RER D
- RER E
- LIGNE P
- LIGNE H
- LIGNE K
- LIGNE L
- LIGNE J
- LIGNE N
- LIGNE R
- T4
- T11

Lignes hors région Ile de France

- TER
- FRET
- Autres lignes

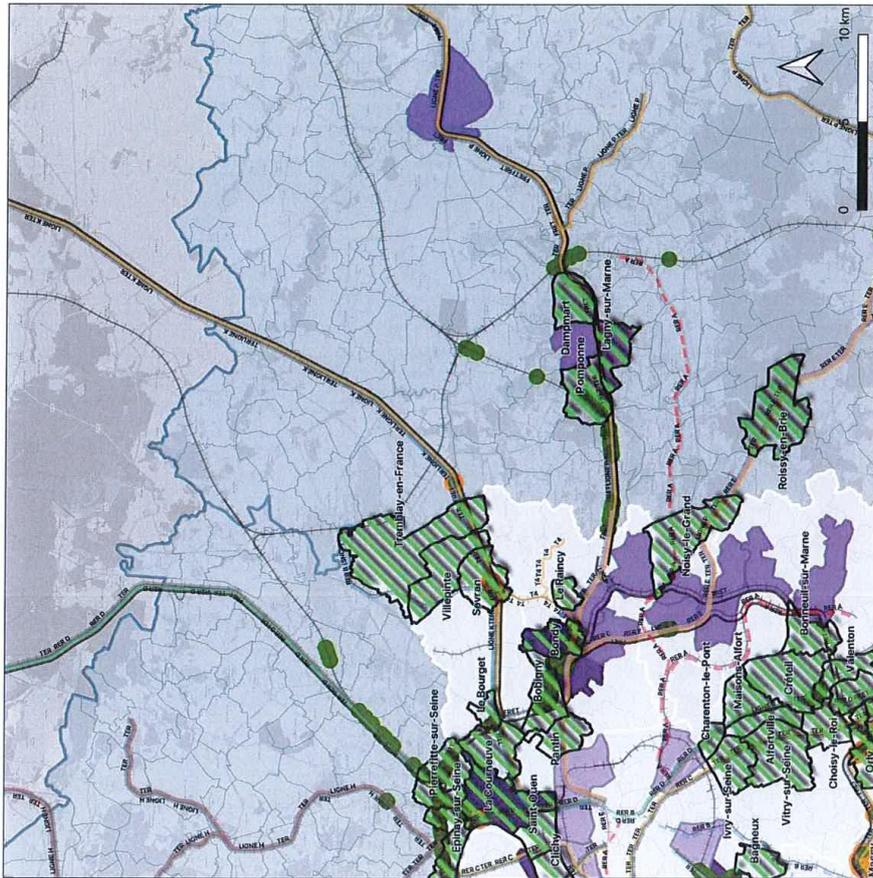
Résorption des PNB

Murs antibruit

- Réalisés
- Projets

Actions réalisées ou en cours

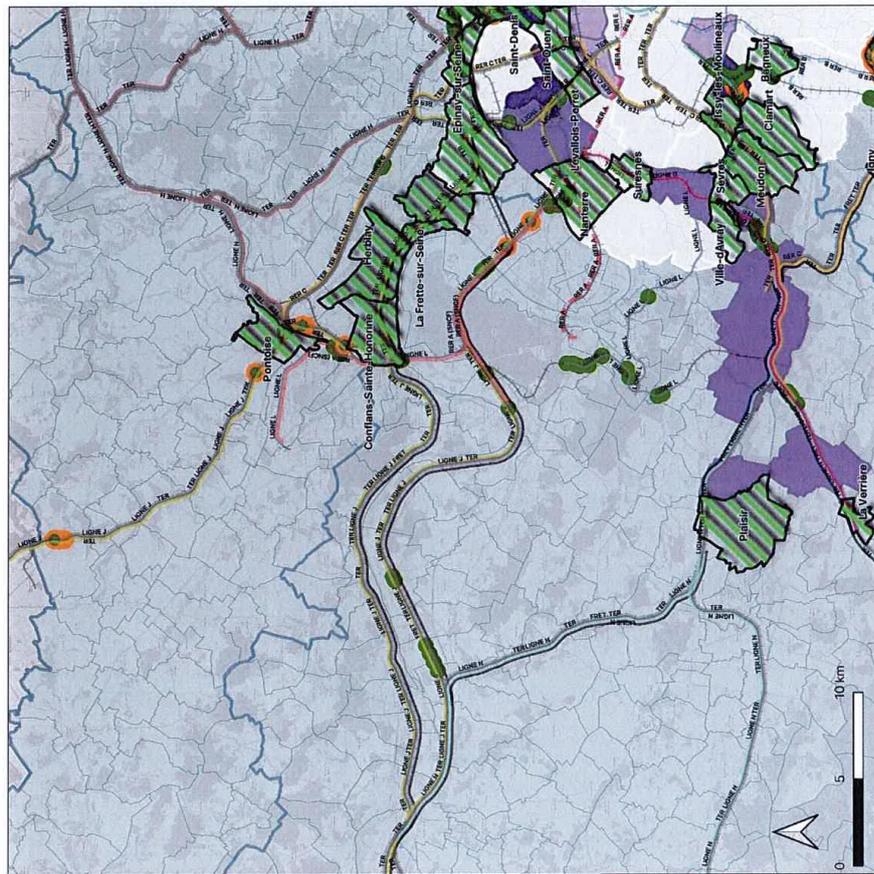
- Ecrans et traitements de façade
- Programme PNB 2017-2020
- Diagnostiques acoustiques
- Décompte des PNB
- Etudes acoustiques à engager



Convention d'intention
Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 15 / 18

Programme de lutte contre le bruit ferroviaire
en Ile de France

SNCF Réseau



ANNEXE 2 : PERIMETRE PAR COMMUNE

Liste indicative, non limitative

Commune	Département
Alfortville	94
Argenteuil	95
Athis-Mons	91
Bagneux	92
Bobigny	93
Bondy	93
Bonneuil-sur-Marne	94
Bretigny-Sur-Orge	91
Cesson	77
Charenton-le-Pont	94
Choisy-le-Roi	94
Clamart	92
Clichy	92
Conflans-Sainte-Honorine	78
Corneilles-En-Parisis	95
Créteil	94
Dampmart	77
Épinay-Sur-Orge	91
Épinay-sur-Seine	93
Herblay	95
Igny	91
Issy-les-Moulineaux	92
Ivry-sur-Seine	94
Juvisy-sur-Orge	91
La Courneuve	93
La Frette-Sur-Seine	95
La Verrière	78
Lagny-Sur-Marne	77
Le Bourget	93
Le Mée-Sur-Seine	77
Le Raincy	93
Levallois-Perret	92
Maisons-Alfort	94
Massy	91
Meudon	92
Nanterre	92
Noisy-le-Grand	93
Orly	94

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF

Page 17 / 18

Palaiseau	91
Pantin	93
Pierrefitte-sur-Seine	93
Plaisir	78
Pomponne	77
Pontoise	95
Roissy-En-Brie	77
Saint-Denis	93
Saint-Ouen	93
Savigny-Le-Temple	77
Savigny-sur-Orge	91
Sevran	93
Sèvres	92
Stains	93
Suresnes	92
Tremblay-en-France	93
Valenton	94
Ville-d'Avray	92
Villeneuve-le-Roi	94
Villeneuve-Saint-Georges	94
Villepinte	93
Villetaneuse	93
Viry-Châtillon	91
Vitry-sur-Seine	94

Convention d'intention

Accompagnement de la mise en œuvre du programme de lutte contre le bruit ferroviaire en IDF Page 18 / 18

Réponse DGAC (en 2020 : PPPE d'Orly publié depuis en 2021)

La réponse au questionnaire date de 2020, avant la publication effective du PPBE de l'Aéroport d'Orly en 2021.

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 aérodromes français, financé par la taxe sur les nuisances sonores aérienne (TNSA), prévue par l'article 1609 quaterdecies 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 aérodrome 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 quaterdecies 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 associé 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 Cœur d'Essonne ? 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)

- 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 aérodromes 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.</p> <p>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>Concertation : 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>Information : Maison de l'Environnement et du Développement durable, ouverte en 1996</p> <p>Actions structurelles d'information à travers le site www.entrevoisins.org</p> <p>Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France</p> <p>Site www.aideinsono.fr</p> <p>Consultation des trajectoires réelles au travers de l'application informatique VITRIL (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 ».</p> <p>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</p> <p>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>Etudes et suivi</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</p> <p>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 http://ev-labo.aeroportsdeparis.fr/Bilan/Bruit.</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"> - objectivation du bruit, connaissance de la réalité du trafic, établir une typologie des aéronefs les plus bruyants - limiter les impacts des aéronefs les plus bruyants en bordure de nuit 	<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>Procédure réglementaire</p>	<p>Procédures opérationnelles :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Relèvement des altitudes d'approche • Mise en place des descentes continues <p>Restrictions : L'ensemble des restrictions actuellement en vigueur est synthétisé dans le schéma reproduit sous ce tableau.</p> <p>Les mesures les plus significatives sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Couvre-feu nocturne - Plafonnement du nombre de mouvements - Respect des trajectoires <p>Dispositif de sanction :</p> <p>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"> - Aucun décollage programmé d'avion équipé de turboréacteurs avec un départ parking entre 23h15 et 06h00. Aucun décollage pour retard accidentel après 23h30 ; - Aucun atterrissage d'avion équipé de turboréacteurs programmé entre 23h30 et 06h15. <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 :</p> <p>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>Autres types d'action : réduction du bruit à la source</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 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). • Modulation des redevances d'atterrissage en fonction des performances acoustiques des appareils et de la période de la journée 	<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

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

2.3 – Réponses d'aménageurs

Réponse de SORGEM

			<ul style="list-style-type: none"> > Une protection acoustique sur les façades les plus exposées sera mise en place afin de garantir des conditions adéquates. <ul style="list-style-type: none"> o Le coût est imputé aux promoteurs de chaque lot o Le suivi est assuré par des mesures acoustiques de suivi des chantiers, des prescriptions dans le cahier des charges de cession et par des relevés acoustiques de vérification à la livraison des logements. <p><u>Charcoix :</u> L'étude d'impact souligne la présence des infrastructures bruyantes à proximité du site, et le classement de ces infrastructures (catégorie 2 pour la RD19 et catégorie 3 pour la RD117) impose aux constructeurs la prise en compte de ces contraintes sonores dans leurs constructions. De plus, la RD 19 étant classée comme voie à grande circulation, une bande dit de non aedifi candi, interdit toute construction à 75 m de part et d'autre de l'axe de la voie. Par ailleurs, l'expertise acoustique réalisée dans le cadre de l'étude d'impact a permis de caractériser l'ambiance sonore du site (bruyante à proximité de la RD19 (niveaux élevés à très élevés (69,9 dB(A)), urbain modéré à proximité de la RD117 et calme sur le reste du site), et de modéliser les niveaux sonores au droit du site et de ses abords. L'étude d'impact n'a pas déterminé qu'il y aurait des effets notables sur le bruit dans l'environnement directement induits par le projet, plutôt en phase chantier qui devrait être pris en considération par l'application d'une charte chantier à faible nuisance. Elle souligne par ailleurs les mesures à mettre en place dans la conception du projet pour réduire et éviter, d'une part la génération de bruit par le projet, et d'autre part, l'exposition des personnes (habitants, usagers et professionnels) à ces nuisances. Ce qui se traduit sur le projet d'aménagements par :</p> <ul style="list-style-type: none"> > limitation des vitesses de circulation dans la zone du projet ; > favorisation des modes de circulation apaisée par la mise en place de circuits de mobilité douce et le développement du réseau de bus (création d'une desserte interne au nouveau quartier) ; > création d'un merlon en bordure Sud du projet permet de limiter efficacement les niveaux sonores en bordure de la RD19. Une hauteur de 5 m permet d'assurer des niveaux sonores Lden inférieurs à 65 dB(A) en façade des logements les plus proches de la RD19 ; > des zones calmes sont préservées au sein du quartier par les constructions faisant obstacle au bruit. L'implantation du groupe scolaire et de la crèche au coeur du quartier permet de les placer dans une ambiance sonore relativement calme ; > attention portée au positionnement et à l'orientation des pièces des bâtiments en bordure de la RD117, et plus particulièrement de la résidence intergénérationnelle, afin de limiter l'exposition aux sources de bruit ; > respect des dispositions techniques de protection contre le bruit, telles que définies à l'article 13 de la loi bruit, ainsi qu'à l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 qui fixe les niveaux d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation requis en fonction des infrastructures routières à proximité. 	2019	
	Etudes « entrée de ville »	Déterminer la manière dont le projet répond aux nuisances liées à une situation à proximité d'une axe routière lui permettant de déroger à une zone non aedificandi imposée par le code de l'urbanisme.	<p>L'article L111-6 du code de l'urbanisme interdit la constructibilité, en dehors des zones urbanisées, dans une bande 75m de part et d'autres des axes des routes classées à grand circulation. »</p> <p>Les études « entrée de ville » sont réalisées au titre de l'article L111-8 du CU pour justifier la possibilité de déroger à cette règle compte tenu des nouvelles règles proposées et mesures prises pour être compatibles avec la prise en compte des nuisances, de la sécurité, de la qualité architecturale, urbaine et paysagère. Pour notre part, ces études ont été réalisées dans le cadre des projets Les Belles Vues, ValVert et Les Charcoix.–</p> <p><u>Les Charcoix -</u> Etude réalisée en 2019 dans le cadre de la procédure de DUP-Mise en compatibilité du PLU engagée par la Sorgem.</p> <p>Parmi les facteurs présentés pour justifier la proposition de reporter la bande de recul de 75m à 50m, est le celui du bruit. Dans ses conclusions, est souligné : « Le projet d'aménagement prévoit la réalisation d'un merlon paysager le long de la RD19. Le merlon joue un rôle significatif dans la réduction des nuisances sonores sur le secteur. Son dimensionnement a fait l'objet d'une étude d'optimisation concluant sur les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Le merlon doit être le plus proche possible de la source de bruit (RD19), tout en respectant les distances de sécurité par rapport à la route. > En considérant les hypothèses de trafic prises dans l'étude et une implantation des bâtiments à 50 m de l'axe de la route, la hauteur minimale du merlon doit être de 5 m. > Concernant la géométrie du merlon côté route, les deux solutions suivantes pourront être favorisées : Une pente la plus importante possible, tout en assurant la stabilité de l'ouvrage ou un profil étagé. <p>L'étude évoque également le fait que les nouvelles constructions situées dans le secteur de nuisance doivent respecter les dispositions techniques et notamment des niveaux d'isolement acoustique (niveau mini requis étant >=30 dB)</p>	2019	

			<p><u>Les Belles Vues –</u> Etude également réalisée dans le cadre d'une procédure de DUP-MEC où les classements au bruit des infrastructures routières (RD97 et RD116) avaient pour conséquence que 2 bandes de 75m de part et d'autre de ces routes rendaient inconstructibles les terrains sur la quasi-totalité de la ZAC.</p> <p>Est souligné qu'une architecture adaptée et un aménagement paysager traitant la nuisance sonore permettra d'atténuer les bruits dans cette zone. Plus particulièrement, l'étude met en exergue les éléments suivants relatifs aux nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Le périmètre de la ZAC est soumis aux servitudes du classement au bruit de l'infrastructure routière. L'isolation acoustique minimale pour les bâtiments à 250 m de l'axe, une architecture adaptée et un aménagement paysager adapté atténueront la nuisance du bruit. > L'impact acoustique de l'aménagement de la ZAC sera surtout sensible lors de la période de chantier de construction. L'évolution générale des expositions sonores liées à l'augmentation de trafic induit par l'opération ne sera pas sensible puisque la plupart des axes à fort trafic sont déjà très chargés (notamment la RN 20 et la RD 97). > L'organisation des programmes d'activités le long de la RD116D et RD97 permet une protection acoustique du quartier d'habitat. <p><u>ValVert –</u> Dans le cas de l'opération ValVert, ce sont les axes routiers RD19 et RD312 qui imposent une bande inconstructible de 75 m. L'étude d'entrée de ville réalisée dans le cadre d'une révision simplifiée du PLU souligne comme réponses au regard de la nuisance sonore les préconisations apportées pour le confort des bâtiments :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Les grandes structures commerciales en bord de routes permettent d'absorber les nuisances et profitent de l'effet de vitrine. > L'enveloppe des bâtiments soumis aux nuisances auditives des grands axes routiers sera conçue de manière à ce que les niveaux sonores dans les différents locaux soient compatibles avec les enjeux environnementaux et respectent les normes d'isolation acoustique et phonique en vigueur. 	2016	
				2012	
Déplacements	Installations pour mobilités alternatives	Promouvoir l'utilisation des modes alternatifs de mobilité, qui sont moins polluants pour l'air et moins bruyant que l'automobile thermique.	<p>L'installation des bornes de recharge pour véhicules électriques se fait sur plusieurs opérations (Charcoix, Belles Vues, ValVert...) et à plusieurs niveaux. Tout d'abord dans les prescriptions imposées aux futurs constructeurs d'équiper une part des places de stationnement privé avec de tels dispositifs. Mais également dans la création des places équipées avec bornes sur les espaces publics du quartier.</p> <p>Dans le cadre du projet de reconversion de l'ex BA 217, les études de mobilité en cours prévoient la création de parkings relais à chacune des portes d'entrée de la base, avec bornes de recharge ; l'idée étant dans le futur que les seuls véhicules permis à l'intérieur de la base soient des véhicules propres.</p> <p>Enfin, on peut noter les mesures prises pour prévoir le stationnement des vélos, à la fois dans les espaces publics, mais aussi dans la réalisation des opérations de logements collectifs (obligation de surfaces pour locaux vélo en application des réglementations en vigueur ainsi que dans les cahiers des prescriptions environnementales).</p>		
Aménagement des infrastructures	Aménagement des espaces publics favorisant la place du piéton et le déplacement par modes doux à l'intérieur du quartier.	<p>Agir à deux niveaux pour l'environnement : d'abord, d'un point de vue écologique pour diminuer la pollution dans l'atmosphère, mais aussi en réduisant les impacts acoustiques dans l'environnement.</p> <p>Deux manières pour intervenir : d'une part, réduire la <u>quantité</u> de déplacements qui se font par automobile et d'autre part, diminuer la <u>vitesse</u> des automobiles dans leurs déplacements et donc le bruit qui en résulte.</p>	<ul style="list-style-type: none"> > <u>Zones piétonnes</u> sur Franges II et III – les accès aux parkings résidentiels sont entièrement gérés à la périphérie du quartier, et sont mutualisés entre les programmes : l'intérieur du quartier est uniquement accessible aux piétons (et véhicules de services et de secours), ou bien aménagé de façon à prioriser la place du piéton. > <u>Voies de desserte internes des quartiers aménagées en zone 30</u> (Clause Bois-Badeau, Les Charcoix, Les Belles Vues) – plusieurs approches sont déployées pour aider à créer des espaces apaisés, et limiter la vitesse et donc le bruit associé à la vitesse : rétrécissement de la voie, plateaux surélevés, stationnement longitudinal, chicanes. Celles-ci sont accompagnées d'espaces confortables pour le piéton et/ou vélo. 		

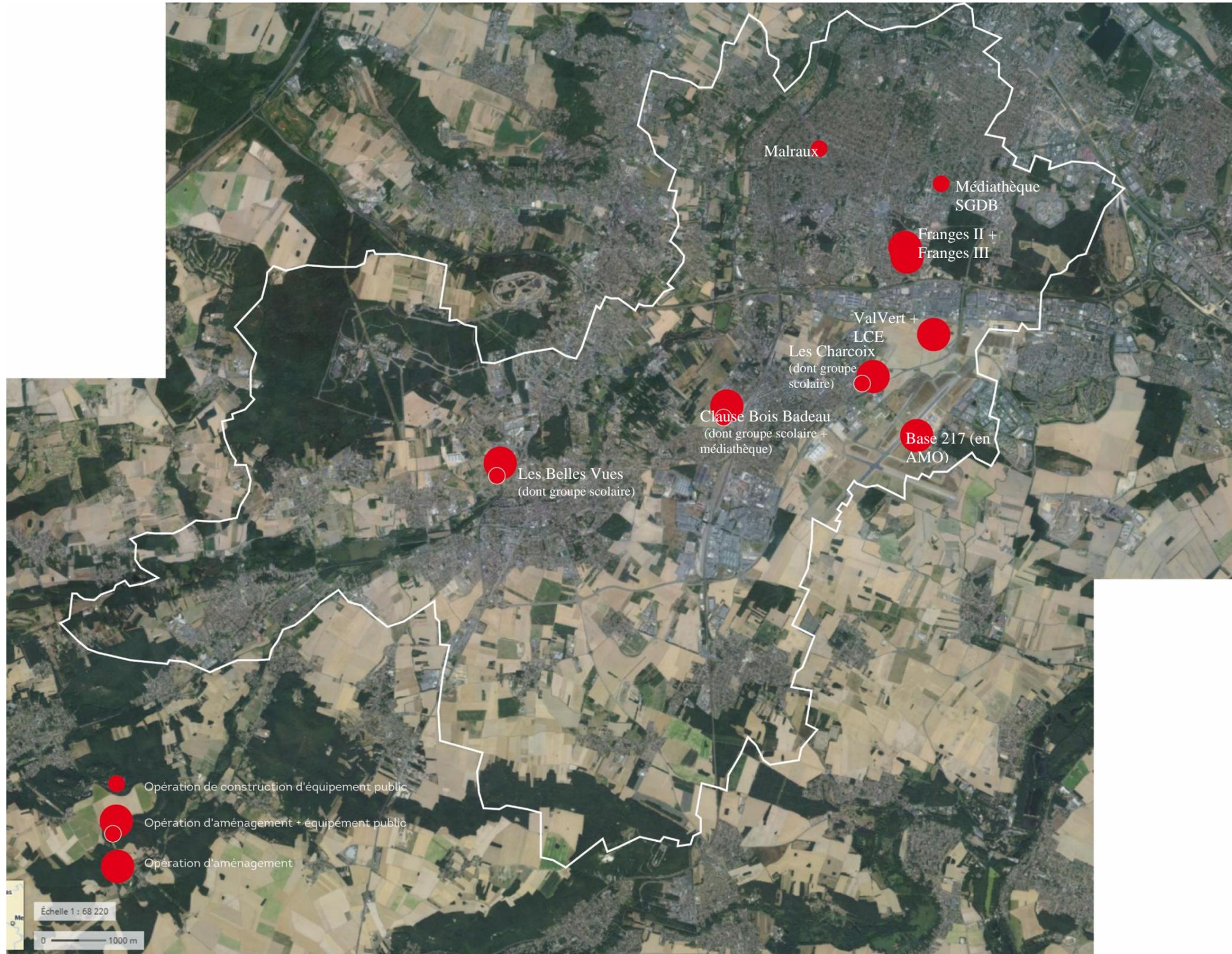
	Le traitement des infrastructures en limite du quartier.	Atténuer l'impact du bruit venant de l'extérieur sur le quartier.	<p>Le quartier des Charcoix se trouvant entièrement dans les couloirs de bruit de la RD19 et la RD117 qui le bordent, des solutions pour réduire l'impact de ces axes routiers étaient nécessaires en plus des prescriptions d'isolement acoustique des futures constructions. Aussi, plusieurs aménagements sont prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Création d'un merlon de 5m de haut le long de la RN19 en prolongement de celui déjà existant à proximité des habitations existantes plus au sud. > Côté Route de Corbeil, cette tronçon de la RD117 est habituellement pratiquée à des vitesses supérieures à 50 km/h (car fin de la partie urbanisée du Plessis-Pâté). Plusieurs aménagements sont prévus dans le cadre de la réalisation de l'opération Charcoix pour influencer sur cette vitesse : <ul style="list-style-type: none"> o Un plateau surélevé o Stationnement longitudinal <p>Il est à noter depuis la réalisation des études acoustiques pour le projet, le Département a mis en place un enrobé spécial acoustique sur une grande portion de la RD19. La SORGEM est en attente des nouvelles prises de mesure pour déterminer si cette intervention aura réussi à diminuer les nuisances sonores de la RD19 vis-à-vis du futur quartier.</p> <p>L'utilisation des enrobés phoniques dans le cadre de nos opérations n'a pas de véritable sens étant donné que la vitesse sur nos quartiers est limitée à une vitesse urbaine.</p>		
	Prise en compte de la question acoustique dans la construction des équipements publics / équipements scolaires dès la conception du projet : NOTICE ACOUSTIQUE	En plus d'apporter une isolation acoustique d'une potentielle source de bruit externe, il s'agit de concevoir de bâtiments de telle façon que les impacts de certaines activités bruyantes internes au bâtiment ne nuisent pas à leur environnement, qu'il s'agit des autres espaces internes au bâtiment ou aux espaces extérieurs.	<p>Dans le cadre de ses missions de construction en maîtrise d'ouvrage directe, maîtrise d'ouvrage déléguée (mandat) ou assistance à maîtrise d'ouvrage, la SORGEM est acteur dans le développement d'opérations d'équipements publics : écoles, médiathèques, espaces associatifs municipaux...</p> <p>La question acoustique est abordée tout au long de la conception de chaque projet, avec une notice acoustique réalisée par le maître d'œuvre (qui figure dans les pièces des permis de construire). Des mesures sont réalisées à la livraison pour vérifier la conformité aux prescriptions acoustiques selon le type d'équipement et le type de local en question.</p> <p>Dans la prise en compte des bruits générés par les activités internes au bâtiment, des isolations particulières sont prévues selon le type de local et selon les normes en vigueur. Pour chaque projet, ceci est réalisé par un travail architectural et de matériaux pour diminuer les effets de réverbération mais aussi l'assourdissement. On notera un cas particulier de Malraux, où la conversion de l'ancienne école en espace associatif a nécessité un travail spécifique compte tenu du fait qu'aucune isolation acoustique n'existait dans le bâtiment (à part un linoléum au sol) avant les travaux de réhabilitation.</p> <p>Dans la prise en compte des nuisances sonores générées par l'équipement sur son environnement extérieur, on note :</p> <ul style="list-style-type: none"> > La question du bruit d'une cour d'école qui peut être une source importante de nuisances sonores pour le voisinage, selon son emplacement et sa configuration dans le quartier. Dans le cas du groupe scolaire du quartier Clause-Bois Badeau, la configuration de l'école en forme de U fait que la cour est enfermée et séparée du voisinage par un mur ; on peut imaginer qu'à l'intérieur de la cour il y aura plus de réverbérations avant de s'échapper par le haut. Les groupes scolaires prévus pour les quartiers des Belles Vues et Charcoix sont moins proches d'habitations et situés à côté de parcs ; la végétation jouera un rôle d'écran qui dilue de bruit. > Pour la médiathèque à Ste Geneviève des Bois, un auditorium au rez-de-chaussée du bâtiment pourrait être source de bruit s'il n'était pas entièrement enveloppé par une couche de laine de roche, y compris côté rue. De même, les locaux techniques (sous-station de chauffage) sont isolés pour ne pas émettre plus de 3dBA (la nuit) ou 5dBa (en journée) côté rue. <p>Enfin, pour éviter des nuisances sur le voisinage de l'Espace Malraux, une porte menant de la Salle des Familles vers le jardin arrière a été convertie en porte de secours avec alarme pour éviter l'utilisation de l'espace extérieur attenant par les usagers de la salle.</p>		
Sensibilisation Communication Concertation	Mise en place des Ateliers Citoyens dans le cadre des opérations comme instances pour partager et solliciter des retours sur différents aspects du projet	Lieu de concertation mais également de pédagogie et de sensibilisation où de nombreux sujets peuvent être abordés et débattus avec le public. L'intérêt est soit de tester et faire évoluer le projet pour être plus en adéquation avec les besoins des riverains et futurs usagers, soit de faciliter l'appropriation du projet.	Dans le cadre des Ateliers des Citoyens mis en place pour le quartier des Charcoix, a été présentée l'étude d'impact par les bureaux d'étude ayant participé à son élaboration. En particulier, ont été abordées les mesures prises pour réduire le bruit pour le futur quartier. La question a été à nouveau abordée lors de la présentation de l'AVP du projet.		

Etudes et suivi	1/ Réalisation des mesures acoustiques en fin de travaux de construction de bâtiments neufs pour vérifier la conformité/prise en compte de la réglementation acoustique	S'assurer que les prescriptions environnementales données pour garantir le confort des usagers soient bien respectées par le constructeur.	<p>Bien que la réglementation le prévoit pour des opérations de logements (décret n° 2011-604 du 30 mai 2011 et arrêté du 27 novembre 2012), la SORGEM prévoit dans ses prescriptions environnementales (Charcoix, Les Belles Vues, ValVert...) que ces vérifications soient réalisées par le constructeur et communiquées à l'aménageur. En effet, il s'agit de pouvoir s'assurer et garantir le bon respect des prescriptions, gages de qualité de l'opération dans son ensemble.</p> <p>De plus, dans le cadre de ses projets de construction, et bien qu'ils ne soient pas soumis à la réglementation, la SORGEM réalise des mesures acoustiques à la livraison de ses équipements publics pour vérifier la conformité de son œuvre vis-à-vis de la notice acoustique.</p>		
	2/ Réalisation des mesures acoustiques occasionnelles prescrites pour les ICPE tout au long de leur fonctionnement	Vérifier que l'exploitant du site respecte la réglementation en vigueur relative aux niveaux de bruits permmissibles de ces installations spécifiques.	<p>La réglementation relative aux ICPE prévoit que des contrôles doivent être régulièrement réalisés par l'exploitant pour prouver sa conformité avec les normes et seuils fixés par la loi. Les arrêtés d'autorisation et ou de déclaration de l'exploitation des ICPE prévoit normalement les modalités de ces vérifications.</p> <p>Cette question est notamment un sujet pour la SORGEM dans le cadre de sa mission d'AMO sur la Base 217.</p>		
Procédure réglementaire					
	1/ prescriptions environnementales dans le cadre des Cahiers de prescriptions architecturales / urbaines / environnementales / développement durable (CPAUPE ou CPADD)	<p>Dictent le programme mais aussi les règles techniques que doivent suivre les constructeurs dans la conception de leur opération.</p> <p>Sur le plan acoustique, elles définissent notamment les règles pour l'isolement acoustique des bâtiments en fonction de leur situation à proximité des axes routiers. Ces règles sont elles-mêmes fixées la plupart du temps en fonction de la réglementation nationale. Il s'agit surtout des mesures pour garantir le confort acoustique des usagers à l'intérieur des bâtiments (protection contre le bruit extérieur), plutôt que des mesures pour réduire le bruit dans l'environnement.</p>	<p>Pour la question du bruit et du confort acoustique, les prescriptions diffèrent d'une opération à l'autre.</p> <ul style="list-style-type: none"> > Pour les <u>Charcoix</u>, l'ensemble de l'opération se trouve à l'intérieur des zones affectées par le bruit des infrastructures routières classées. Aussi, l'ensemble des constructions devra se conformer à l'arrêté du 30 mai 1996, modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013, qui fixe les niveaux d'isolement acoustique des bâtiments d'habitation requis (DnT,A,tr) en fonction de la catégorie de la voie. Le niveau minimal d'isolement requis étant $DnT,A,tr \geq 30$ dB. Le Conseil National du Bruit (CNB) recommande d'appliquer aux établissements d'accueil des enfants de moins de 6 ans les mêmes exigences réglementaires que celles imposées aux bâtiments d'habitation neufs. Le niveau d'isolement est modulé selon l'orientation et la distance de la façade vis-à-vis de la ou des sources de bruit. > Pour <u>ValVert</u>, des cahiers de prescriptions et recommandations sont imposés aux prospects selon leur typologie : commerces ou activité. Les prescriptions obligatoires et recommandations de mise en œuvre pour garantir le confort acoustique sont les mêmes pour ces deux typologies : <p>Les prescriptions sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> > d'assurer un isolement acoustique performant vis-à-vis des nuisances sonores extérieures et intérieures. Adapter cette isolation en fonction de l'usage des locaux ; > respecter les isollements de façade selon la catégorie des voiries (catégorisation des bâtiments selon leur situation dans le plan masse vis-à-vis des routes traversant la ZAC). <p>Les recommandations de mise en œuvre sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> > éloigner, dans la mesure du possible, les locaux sensibles des activités bruyantes ou des espaces extérieurs bruyants ; > mettre en place une isolation acoustique performante entre les espaces intérieurs et vis-à-vis des espaces extérieurs bruyants. <ul style="list-style-type: none"> > Pour les <u>Belles Vues</u>, les prescriptions du Cahier des Prescriptions environnementales pour les opérations de logements sont exprimées dans son chapitre « Santé et Confort des Usagers » : « intégrer dès la conception des logements une protection acoustique adéquate des logements situés aux abords des voies passantes ... ». Mais compte tenu de l'éloignement des infrastructures routières, pas d'obligation imposée sur les niveaux d'isolement acoustique à prévoir. En revanche, tout au long du suivi de la conception des projets, l'AMO Environnemental est associé pour vérifier que le confort acoustique est bien considéré dans le projet. <ul style="list-style-type: none"> ○ Au stade PC, une note environnementale précisant les premiers éléments du projet, dont le confort acoustique, ○ A la fin de la conception, les justificatifs justifiant la qualité : aménagement intérieur au regard des nuisances sonores, isolation acoustique et donc études acoustiques sont attendues. ○ A la livraison, mesures acoustiques sont réalisées <p>Pour ce qui concerne les programmes d'activités localisés le long des axes routiers, le cahier des prescriptions environnementales prévoit une attention à porter l'isolation acoustique des espaces de travail donnant sur la RN 20.</p>		

			<p>Comme pour les logements, l'AMO environnemental est associé à l'élaboration du projet de sa conception à sa réalisation avec des justificatifs à lui apporter en termes d'étude acoustique (en phase conception) et de mesures acoustiques pour évaluer la performance de l'ouvrage à la livraison.</p> <p>Pour l'opération les Belles Vues, et compte tenu de la démarche HQE Aménagement engagée pour cette opération, en plus de ces prescriptions environnementales, existe une <u>CHARTRE DE DEVELOPPEMENT DURABLE</u> qui est un dispositif complémentaire aux documents contractuels ou opposables aux tiers (PLU, CCCT, ...). Elle constitue un engagement par lequel les signataires (intercommunalité, communes, SORGEM, promoteurs et bailleurs, gestionnaires des bâtiments) s'engagent à intervenir sur le quartier dans une démarche de développement durable du territoire.</p> <p>Sur la question du bruit, cette charte impose les actions suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Pour l'aménageur, l'implantation des activités les moins sensibles au bruit aux abords de la RN 20 de manière à jouer le rôle d'écran acoustique et une veille au respect des exigences environnementales sur les bâtiments avant le dépôt de permis de construire, l'aménagement d'un réseau d'espaces calmes sur le quartier, intégrant le parc et les coeurs d'îlot des parcelles de logement collectif, la limitation des nuisances sonores et visuelles liées aux activités sur les logements, par un travail sur l'architecture des bâtiments d'activité et leur position sur les parcelles. Traiter particulièrement les activités au plus proche des habitations. > Pour les acteurs des projets de construction : Protéger acoustiquement les locaux situés aux abords de la RN 20 et la RD 97, classées catégorie 2 et impactant le site sur 250 m. La RD 116 est aussi classée, catégorie 3. 		
	<p>2/ chartes de chantier à faible nuisance ou chartes chantier vert</p>	<p>Dictent les règles d'organisation des chantiers que doivent respecter les constructeurs dans nos opérations afin de réduire au maximum les gênes et nuisances de ces chantiers sur leurs environs (riverains, mais aussi environnement) et sur la santé des ouvriers.</p> <p>A noter que même dans le cadre des projets de construction des équipements publics que pilotent la SORGEM, une charte chantier vert avec des impositions sur la limitation des bruits est imposée aux entreprises de construction. Même si celle-ci n'est pas imposée dans le cadre des règles de ZAC.</p>	<p>La manière dont plusieurs chartes chantiers traitent la question du bruit est détaillée ci-dessous :</p> <p><u>1/ LES CHARCOIX :</u></p> <p>Prescriptions relatives à <u>l'organisation du chantier</u> (exemple des Charcoix):</p> <ul style="list-style-type: none"> > Planification des tâches (durée, horaires, simultanéité) pour limiter impact sur voisinage ; > Postes fixes ou bruyants sont positionnés de façon à limiter leurs impact > Respect de l'arrêté municipal relatif à la lutte contre le bruit avec fixation des jours et horaires où les travaux sont autorisés ; > En période de travaux très bruyants (terrassements, fondation, gros-oeuvre), horaires de travail sont modulés afin de gêner le moins possible les riverains de l'opération. > Partant du principe qu'une nuisance connue à l'avance est mieux tolérée, l'information des riverains est réalisée dès que nécessaire. <p>Prescriptions relatives aux niveaux sonores des outils et des engins :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Prise en compte de la réglementation spéciale concernant la limitation du niveau sonore et l'homologation des engins. Nécessité des entreprises de connaître le niveau de bruit de leurs machines ; possibilité des contrôles de conformité réglementaire. Restriction à l'utilisation des engins à moteur thermique insonorisé. Interdiction de matériel non-étiqueté. . <p>Prescriptions relatives au respect des niveaux sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Respect des dispositions de la loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 dite « Loi Bruit », avec ses décrets et arrêtés d'application parus, relative à la lutte contre le bruit. > A défaut de restriction plus contraignante, les niveaux de bruit suivants seront respectés les jours ouvrables : <ul style="list-style-type: none"> o Entre 7 h et 20 h : 75 dB(A) en limite de chantier, avec des pics maximaux (hors dispositif sonore de sécurité) à 85 dB(A). o Entre 20 h et 22 h : Emergence inférieure à 5 dB(A) o Entre 22 h et 7 h le lendemain matin : Emergence inférieure à 3 dB(A). > Le niveau d'exposition moyen sur 8 heures des compagnons est inférieur à 80 dB(A). <p>Prescriptions relatives au respect des niveaux sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Obligation des E's de s'équiper des moyens pour mesurer les niveaux sonores sur le chantier. Mesures à prévoir de manière périodique (mensuellement sur durée de 30 minutes minimum sur 2 points de mesure à proximité des habitants riveraines. Mesures correctives à mettre en place en cas de dépassement. <p><u>2/ LES BELLES VUES :</u></p> <p>Les exigences acoustiques :</p>		

			<ul style="list-style-type: none"> > se basent sur Application du décret n°2006-1099 du 31 août 2006 aux chantiers s'ils sont à l'origine d'un bruit qui par sa durée, sa répétition ou son intensité à porter atteinte à la tranquillité du voisinage quand il n'y a un non respect des conditions fixées, l'insuffisance de précautions appropriées pour limiter le bruit ou un comportement anormalement bruyant. > Possibilité en cas de plainte de mise en place d'un système d'enregistrement. <p>Mesures pour limiter le bruit pour les riverains :</p> <ul style="list-style-type: none"> > Utilisation des matériels spécifiques pour limiter émissions sonores (banches à serrage par clé dynamométrique, de cuves de tampon pour stockage d'air comprimé, engins électriques plutôt que des engins pneumatiques, des engins insonorisés ...) > Mise en place d'un plan d'utilisation des engins bruyants stipulant leur emplacement de telle sorte pour limiter réverbérations et transmissions de vibrations ; > Organisation du chantier pour éviter marche arrière des camions, utilisation des talkies-walkies. > Contrôle des niveaux de bruit imposables aux constructeurs <p>Niveaux sonores des outils et engins pour la santé du personnel limités à 79 dB(A) à 10 m de l'engin ou de l'outil (ce qui correspond à un niveau de puissance sonore de l'engin à la source de 110 dB[A]).</p>		
--	--	--	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--	--

> Plan des opérations SORGEM



ANNEXE 3 : FICHES DE ZONES À ENJEUX

Une synthèse des caractéristiques des 15 zones à enjeux prioritaires dans la hiérarchie établie est donnée sur les fiches qui suivent; des pistes d'actions de réduction de bruit y sont également indiquées.

Zone à enjeu bruit
A6

Zone n°: **MORS_03**

Hierarchie

globale: 1
communautaire: /

Période d'exposition: Lden et Ln
Multi-exposition: /

GITT: oui
GITT (inter)communale: non

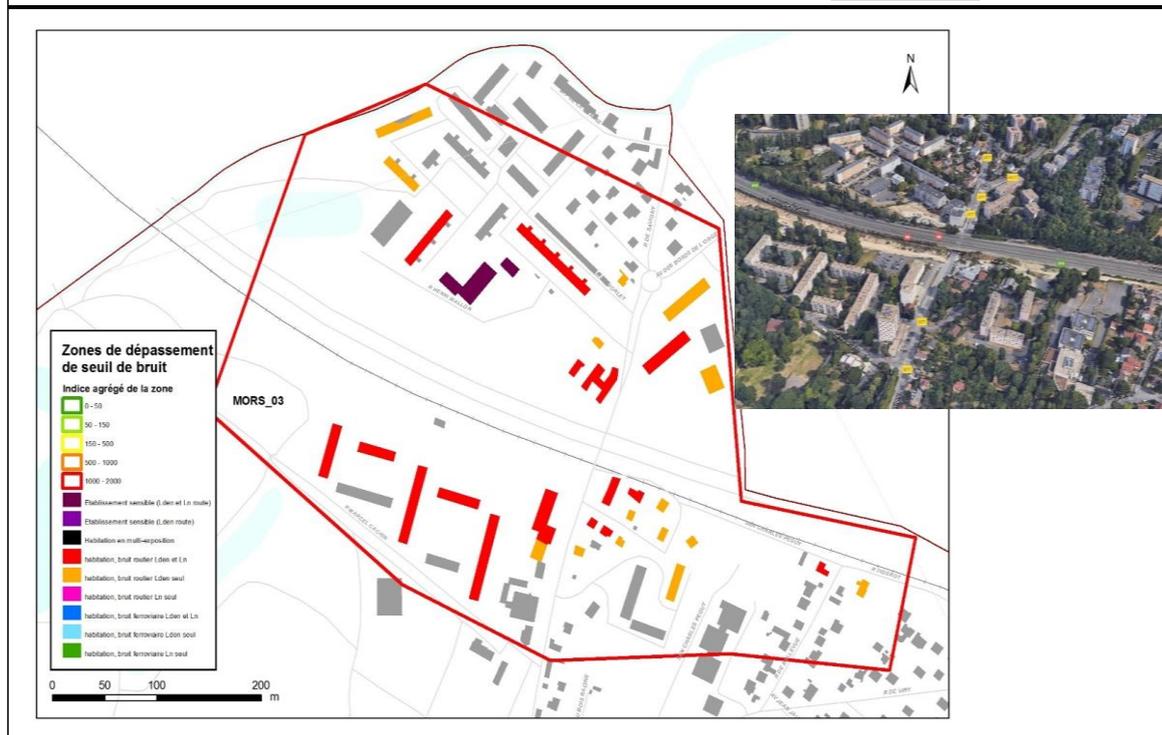
COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **MORSANG-SUR-ORGE**

Gestion: **Etat**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	33
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	1 583
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	17
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	1 279
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	1 583



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : 79 904 Pourcentage de poids-lourds : 1.8 Vitesse réglementaire : 110

Nombre de voie :	2x3	Ralentisseur :	Non
Etat de la chaussée :	Bon	Ecran acoustique :	Oui
Feux tricolores :	Non	Séparateur :	Oui

Remarque : Ecrans ou merlons présents tout du long de l'A6 sauf sur le pont au dessus de la D77 (travaux)

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		1,5 dB(A)	A 90 km/h, pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement de chaussée	x	x	3 dB(A)	En cas de maintien de vitesses relativement élevées (>10 km/h)
Ecran acoustique		x		Ecrans déjà présents
Merlon		x		
Isolation de façade	x		Oui	Protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		/

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

*population moyenne par logement estimée : 2,3

Zone à enjeu bruit
Voie ferrée

Zone n°: **SMSO_03**

Hiérarchie

globale: **2**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **RN 104**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

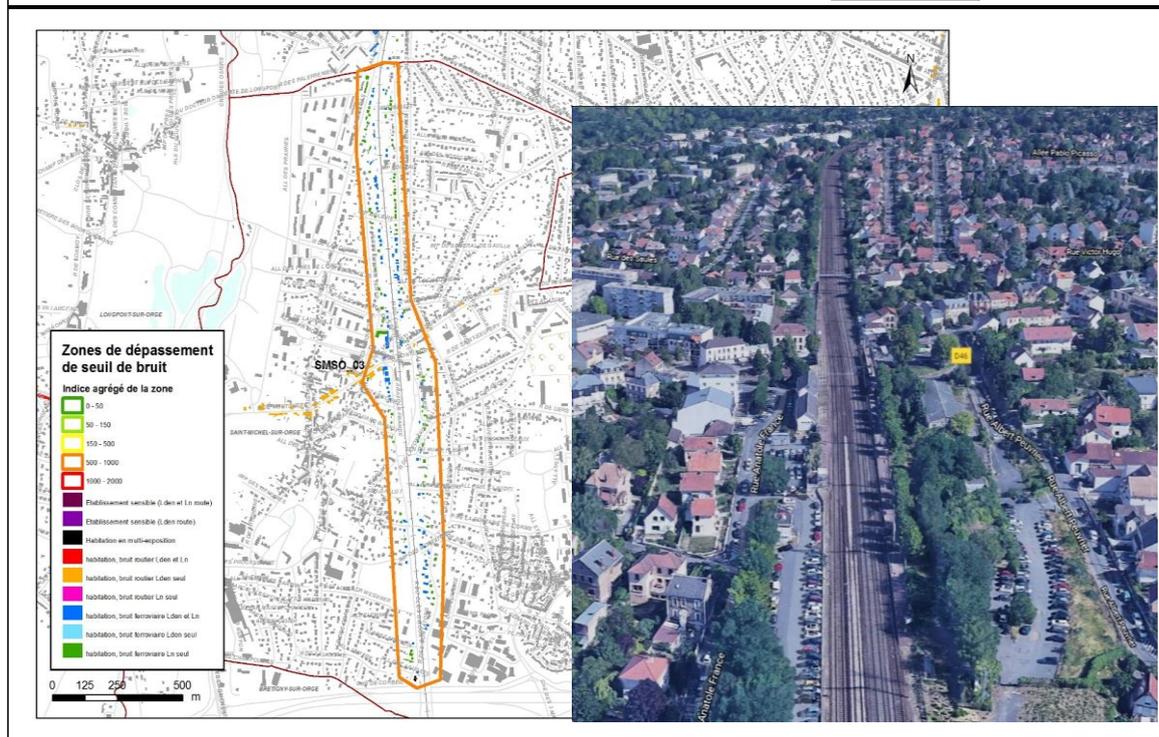
COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **SAINT-MICHEL-SUR-ORGE**

Gestion: **SNCF Réseau**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	105
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	759
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	181
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	939
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	989



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : /

Pourcentage de poids-lourds : /

Vitesse réglementaire : /

Nombre de voie : /

Etat de la chaussée : /

Feux tricolores : /

Ralentisseur : /

Ecran acoustique : Non

Séparateur : /

Remarque : Voies classiques

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		
Revêtement de chaussée		x		
Ecran acoustique		x		
Merlon		x		
Isolation de façade		x		
Aménagement de la voirie		x		
Restriction PL		x		
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Situation à examiner avec SNCF-Réseau, notamment dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit ferroviaires (PNB) de son réseau

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RD 152

Zone n°: **ARPA_03**

Hierarchie

globale: **3**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

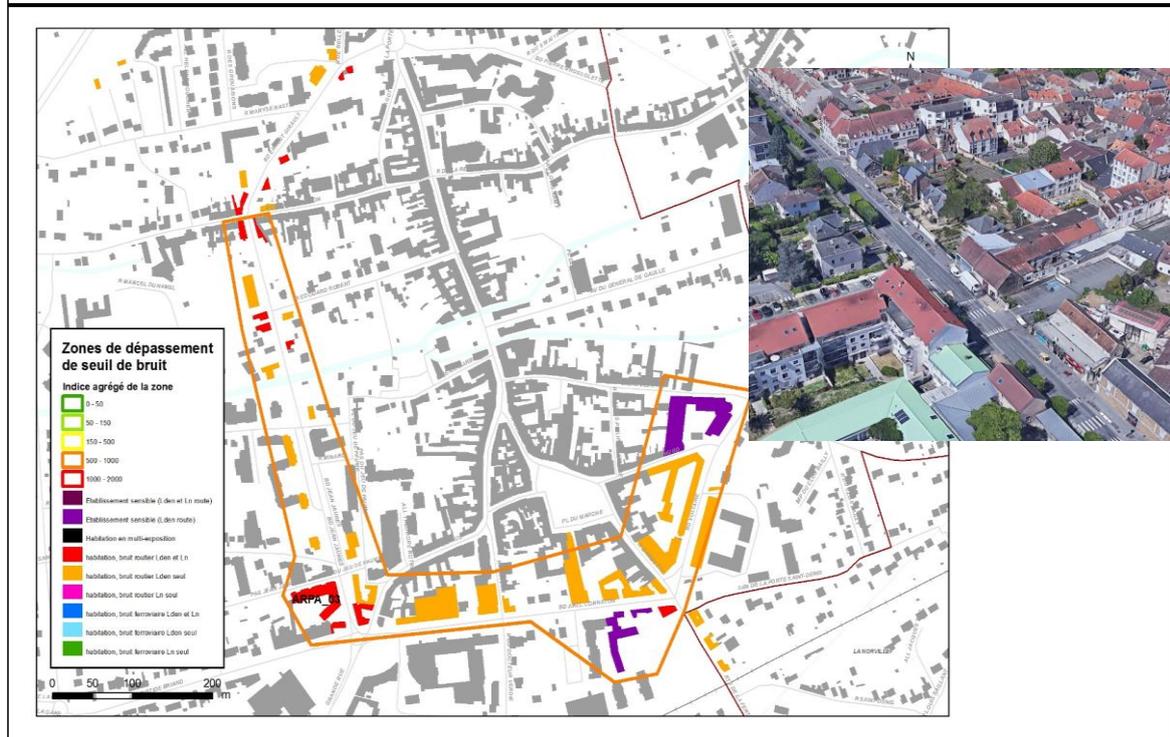
Commune: **ARPAJON**

Gestion: **Département**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	46
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	894
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	14
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	142
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	2
Indice agrégé IA :	894

Ecole A. France - Ecole V. H.



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : **11492-6692-5560** Pourcentage de poids-lourds : **5.19-5.32-4.45** Vitesse réglementaire : **30/50**

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

Remarque : *Bd Jean Jaurès - Bd Abel Comaton - Bd Voltaire Ralentisseurs aux abords des écoles*

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesses faibles (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	Protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte	x		Faible, 1 dB(A)	Fluidification de trafic

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
Voie ferrée

Zone n°: **MARO_01**

Hiérarchie

globale: **4**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **MAROLLES-EN-HUREPOIX**

Gestion: **SNCF Réseau**

Habitat: **Individuel**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden : **93**

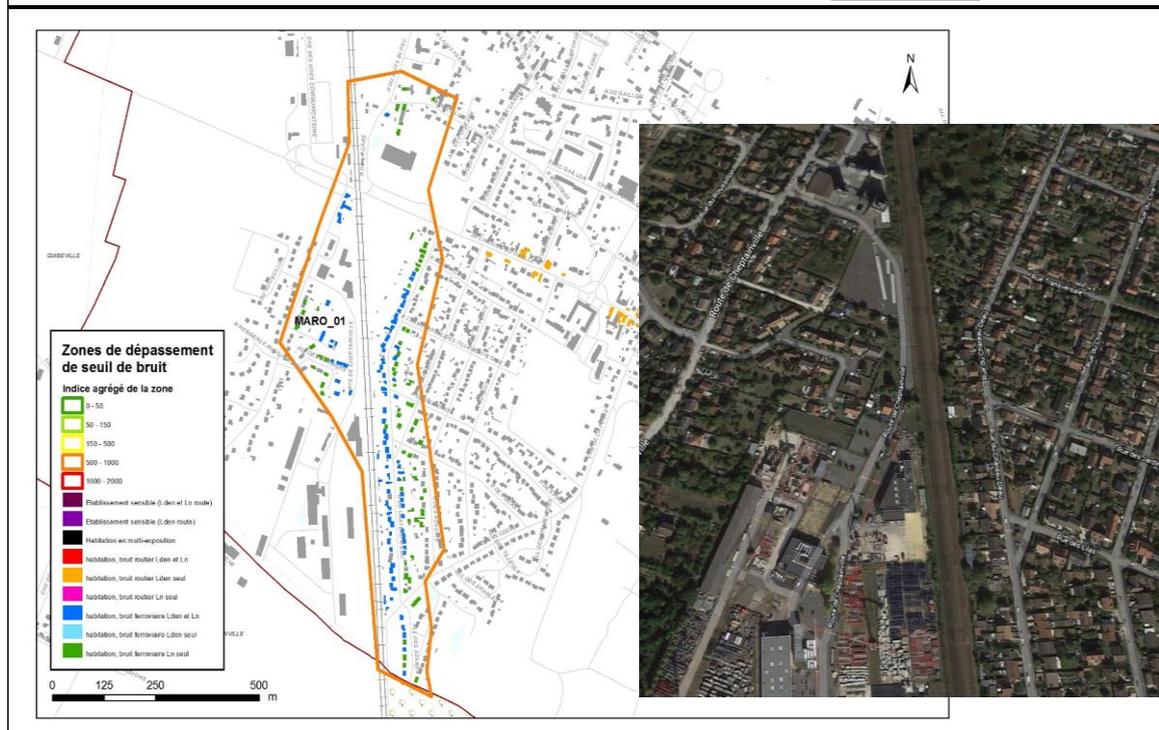
Population estimée en dépassement de seuil Lden : * **630**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln : **161**

Population estimée en dépassement de seuil Ln : * **804**

Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone : **/**

Indice agrégé IA : **804**



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : / Pourcentage de poids-lourds : / Vitesse réglementaire : /

Nombre de voie : / Ralentisseur : /

Etat de la chaussée : / Ecran acoustique : /

Feux tricolores : / Séparateur : /

Remarque : /

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		
Revêtement de chaussée		x		
Ecran acoustique		x		
Merlon		x		
Isolation de façade		x		
Aménagement de la voirie		x		
Restriction PL		x		
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Situation à examiner avec SNCF-Réseau, notamment dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit ferroviaires (PNB) de son réseau

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RD 133

Zone n°: **BRET_04**

Hiérarchie

globale: 5
communautaire: /

Période d'exposition: Lden et Ln
Multi-exposition: Voie ferrée

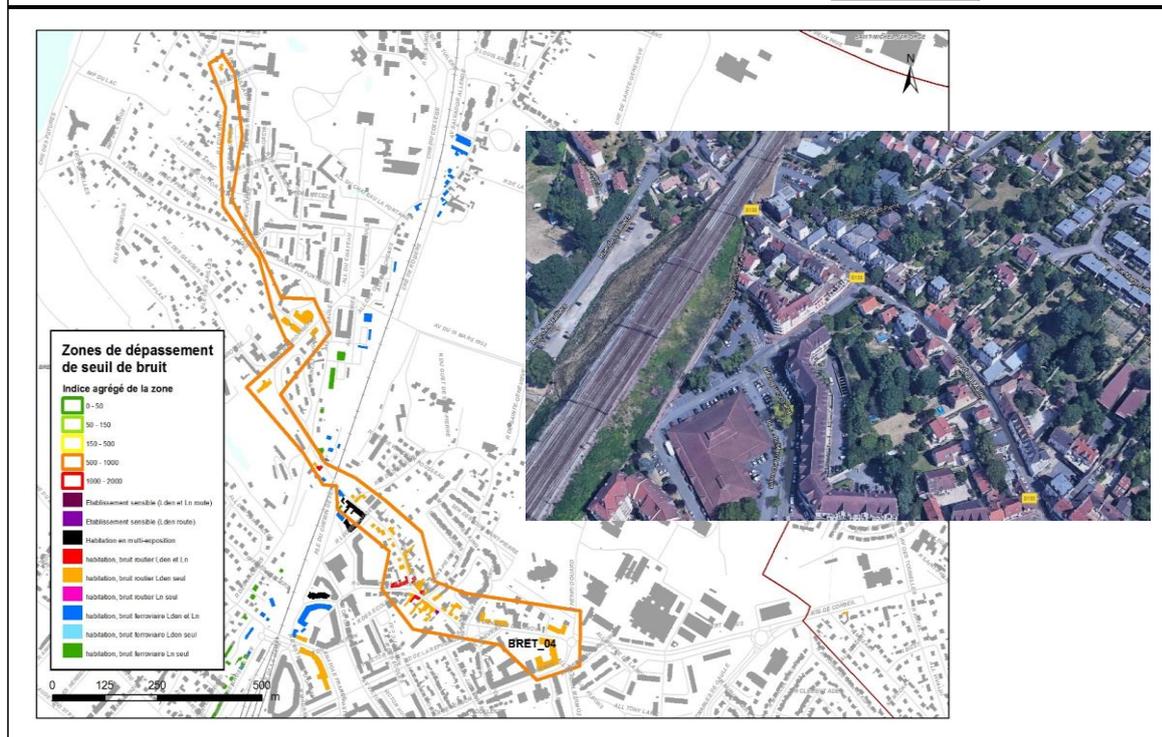
GITT: oui
GITT (inter)communale: non

Commune: **BRETIGNY-SUR-ORGE**

Gestion: Département
Habitat: Mixte



Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	56
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	791
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	13
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	250
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	793



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : 8 428 Pourcentage de poids-lourds : 3.5 Vitesse réglementaire : 30/50

Nombre de voie : 2x1 et 1x1 Ralentisseur : Oui

Etat de la chaussée : Bon Ecran acoustique : Non

Feux tricolores : Oui Séparateur : Non

Remarque : Multi exposition avec voie ferrée Bret_01 (garages d'habitations collectives dans les batiments en dépassement de seuil)

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesses faibles (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	Protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte	x		Faible, 1 dB(A)	Fluidification de trafic

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.



* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
Voie ferrée

Zone n°: **BRET_01**

Hierarchie

globale: **6**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **D 133 - Rue G. Leclerc**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **BRETIGNY-SUR-ORGE**

Gestion: **SNCF Réseau**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	31
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	569
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	65
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	732
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	732



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : / Pourcentage de poids-lourds : / Vitesse réglementaire : /

Nombre de voie : / Ralentisseur : /
 Etat de la chaussée : / Ecran acoustique : Non
 Feux tricolores : / Séparateur : /

Remarque : *Multi exposition avec RD133 Bret_04 Voies classiques en déblai au Nord, en remblai au Sud*

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		
Revêtement de chaussée		x		
Ecran acoustique		x		
Merlon		x		
Isolation de façade		x		
Aménagement de la voirie		x		
Restriction PL		x		
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Situation à examiner avec SNCF-Réseau, notamment dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit ferroviaires (PNB) de son réseau

* population moyenne par logement estimée : 2,3

Zone à enjeu bruit
Voie ferrée

Zone n°: **SGDB_01**

Hierarchie

globale: 7
communautaire: /

Période d'exposition: Lden et Ln
Multi-exposition: /

GITT: **oui**
GITT (inter)communale: **non**

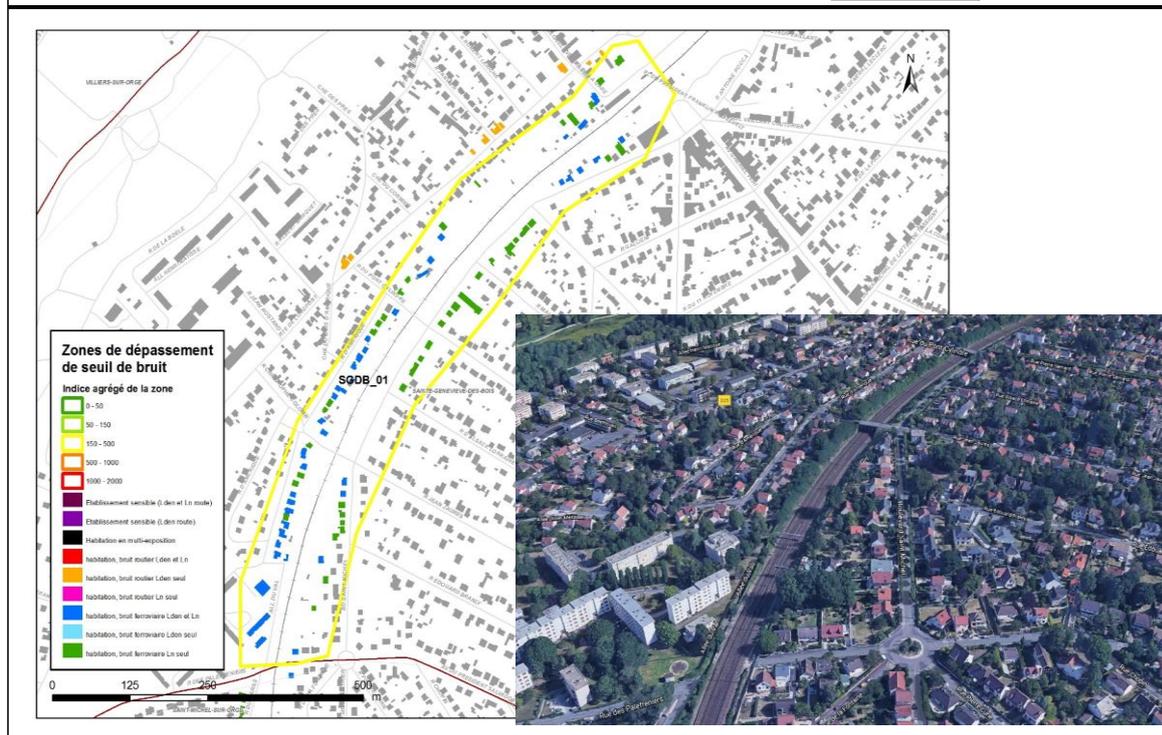
COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS**

Gestion: **SNCF Réseau**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	38
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	346
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	82
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	493
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	493



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : / Pourcentage de poids-lourds : / Vitesse réglementaire : /

Nombre de voie : / Ralentisseur : /

Etat de la chaussée : / Ecran acoustique : Non

Feux tricolores : / Séparateur : /

Remarque : Voies classiques plutôt en déblai

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		
Revêtement de chaussée		x		
Ecran acoustique		x		
Merlon		x		
Isolation de façade		x		
Aménagement de la voirie		x		
Restriction PL		x		
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Situation à examiner avec SNCF-Réseau, notamment dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit ferroviaires (PNB) de son réseau

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
Rue Général Leclerc

Zone n°: **BRET_02**

Hierarchie

globale: **8**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden**

Multi-exposition: **/**

GITT: **non**

GITT (inter)communale: **non**

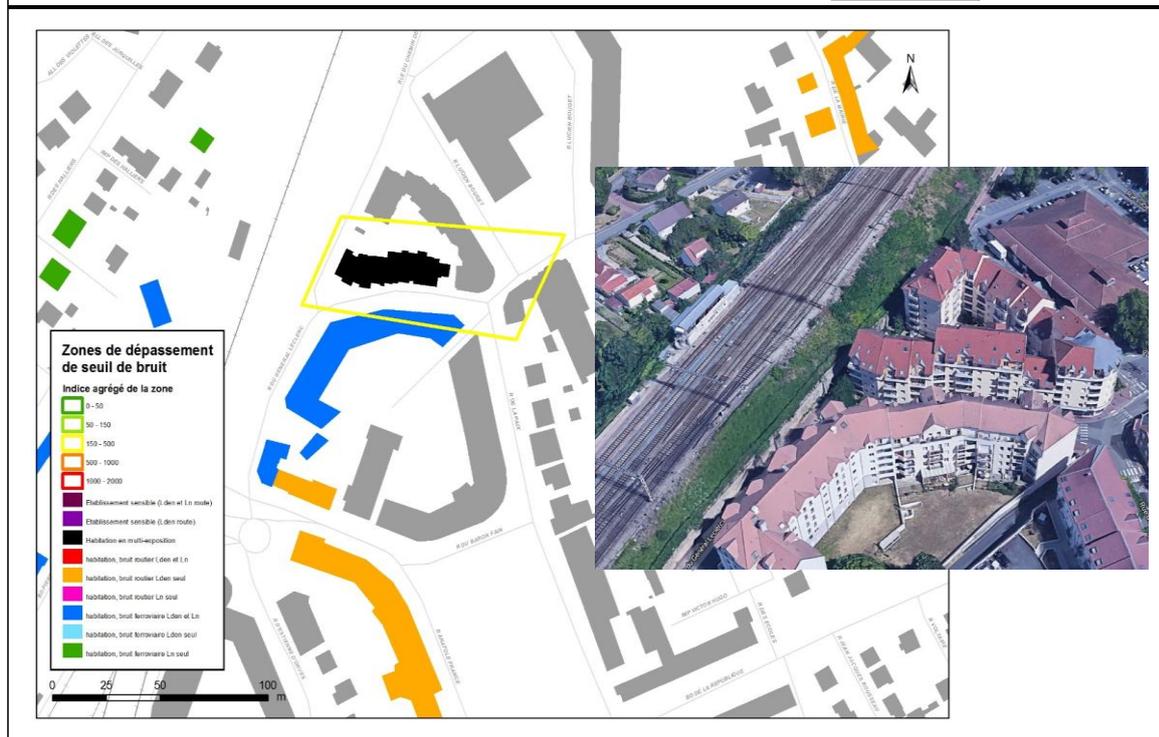
COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **BRETIGNY-SUR-ORGE**

Gestion: **Commune**

Habitat: **Collectif**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	2
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	427
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	2
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	427
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	427



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : **2 004** Pourcentage de poids-lourds : **13.2** Vitesse réglementaire : **50**

Nombre de voie :	2x1	Ralentisseur :	Oui
Etat de la chaussée :	Moyen	Ecran acoustique :	Non
Feux tricolores :	Non	Séparateur :	Non

Remarque : *Dépassement de seuil routier peu probable - Dépassement ferroviaire également - Toutes les façades ne sont pas concernées*

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesse faible (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat en hauteur au droit des voies routières
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL	x		1,5 dB(A)	En diminuant de moitié la proportion actuelle de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		/

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RD 117 - RD 46

Zone n°: **SGDB_04**

Hierarchie

globale: **9**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

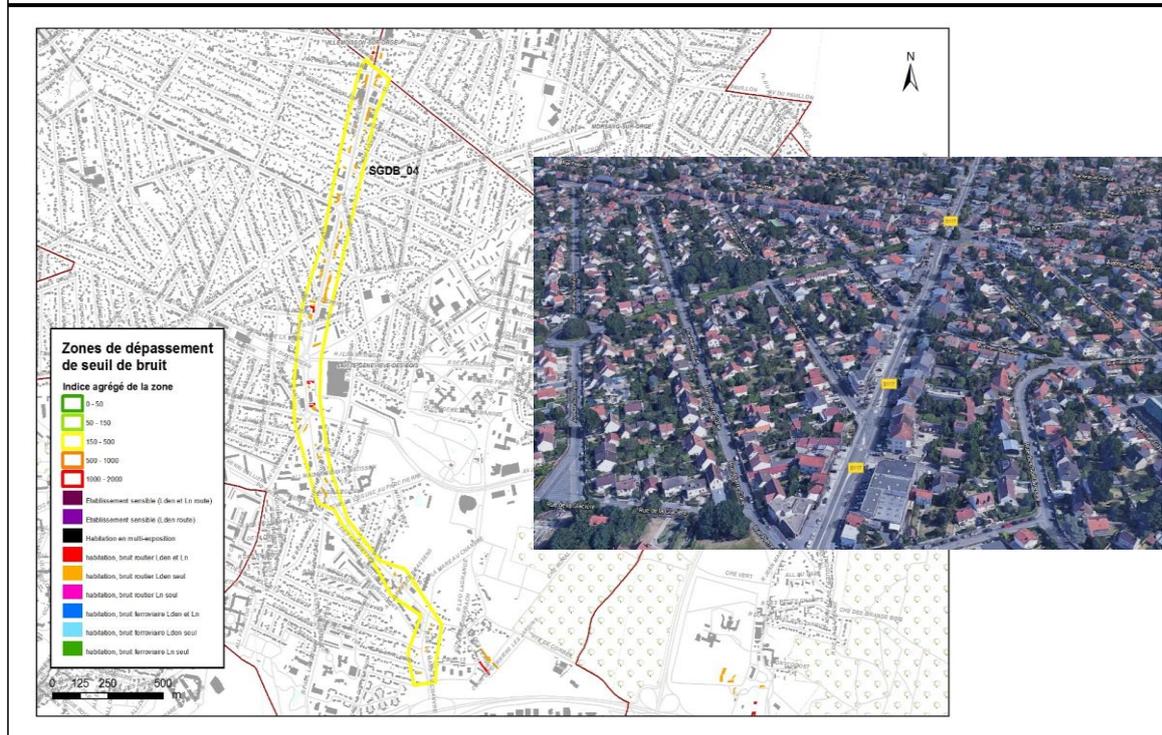
COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS**

Gestion: **Département**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	83
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	427
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	4
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	23
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	427



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 :	9 756	Pourcentage de poids-lourds :	4.9	Vitesse réglementaire :	30/50
-------------	-------	-------------------------------	-----	-------------------------	-------

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

Remarque : /

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesse faible (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		/

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

*population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RN 20

Zone n°: **LONG_01**

Hierarchie

globale: **10**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **LONGPONT-SUR-ORGE**

Gestion: **Département**

Habitat: **Mixte**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden : **19**

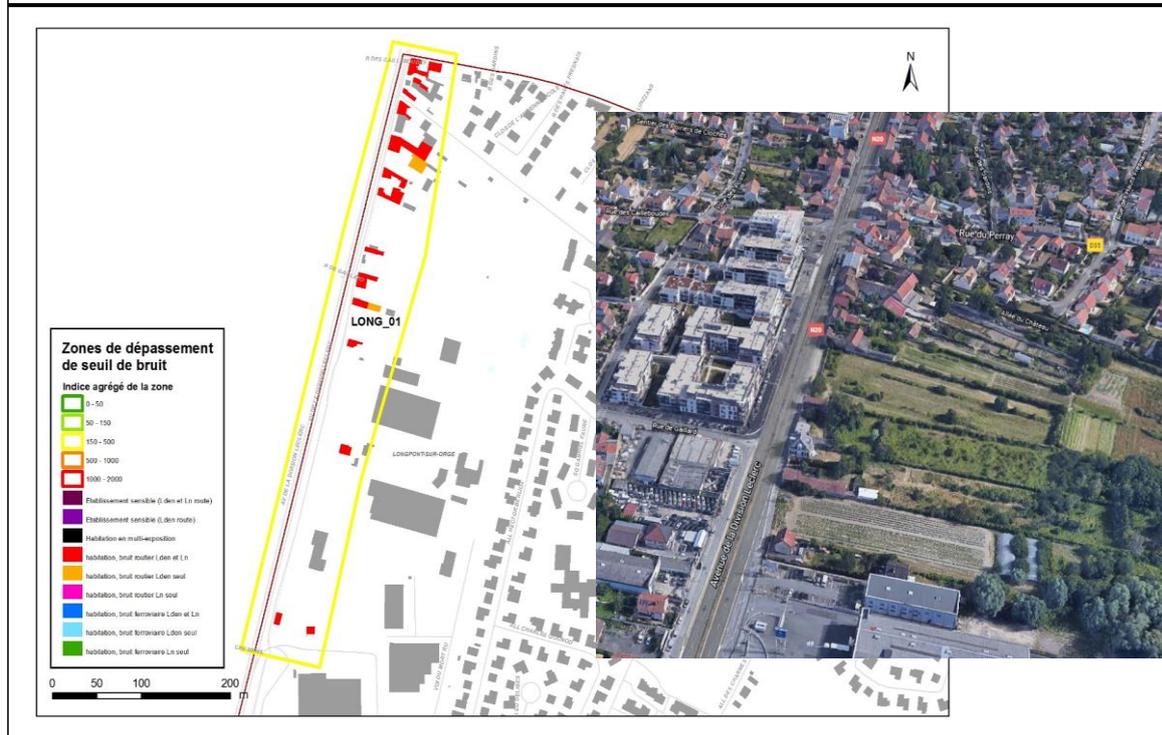
Population estimée en dépassement de seuil Lden : * **414**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln : **17**

Population estimée en dépassement de seuil Ln : * **404**

Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone : **/**

Indice agrégé IA : **414**



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : **26 780** Pourcentage de poids-lourds : **4.0** Vitesse réglementaire : **70**

Nombre de voie : **2x2** Ralentisseur : **Non**

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

Feux tricolores : **Oui** Séparateur : **Oui**

Remarque : /

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		2 dB(A)	A 50 km/h, pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement de chaussée		x		Vitesse modérée (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières ou habitat diffus
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie	x			Voir remarque ci-dessus
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte	x		Faible, 1 dB(A)	Pas partout

Évolution prévisible de la voie

Requalification des voies non programmée a priori par le Département, mais actions éventuelles de ce gestionnaire à voir avec lui.

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RN 20

Zone n°: **SGLA_01**

Hiérarchie

globale: **11**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

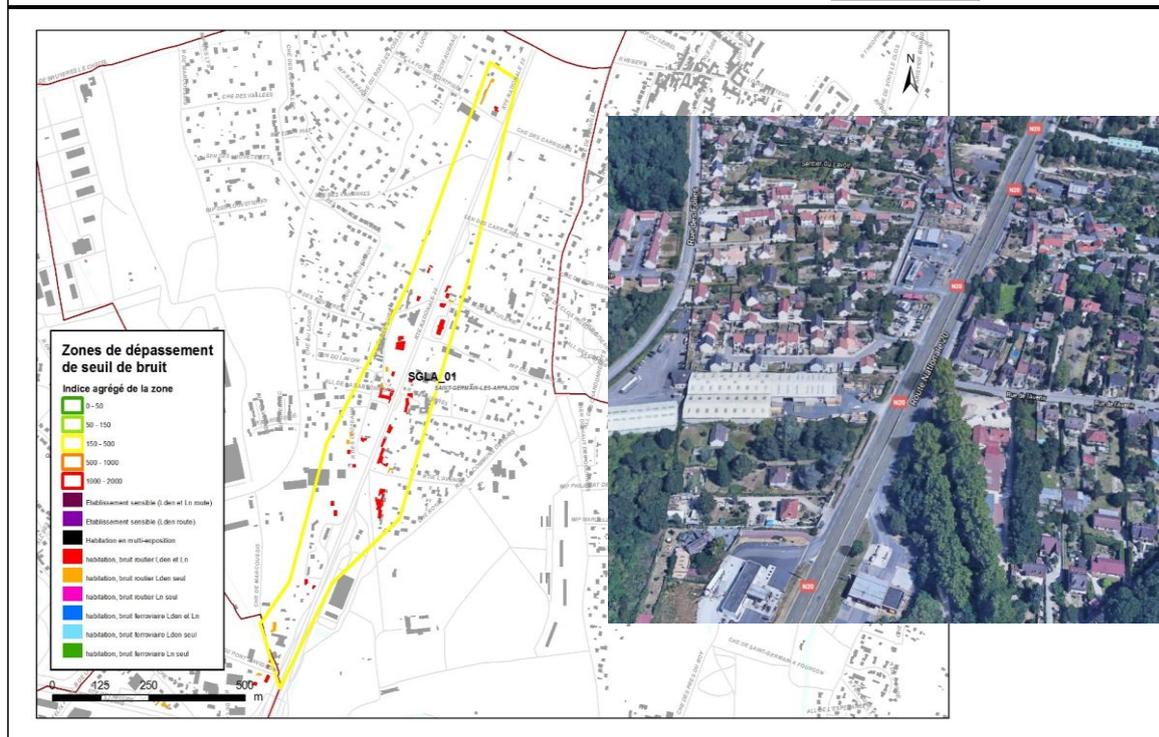


Commune: **AINT-GERMAIN-LES-ARPAJO**

Gestion: **Département**

Habitat: **Individuel**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	38
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	360
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	30
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	338
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	361



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 :	23 420	Pourcentage de poids-lourds :	14.4	Vitesse réglementaire :	70
-------------	---------------	-------------------------------	-------------	-------------------------	-----------

Nombre de voie :	2x2	Ralentisseur :	Non
Etat de la chaussée :	Bon	Ecran acoustique :	Non
Feux tricolores :	Non	Séparateur :	Oui

Remarque : *Quelques entreprises concernées en plus des habitations*

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		2 dB(A)	A 50 km/h, pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement de chaussée		x		Vitesse modérée (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières ou habitat diffus
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie	x			Voir remarque ci-dessus
Restriction PL	x		1,5 dB(A)	En diminuant de moitié la proportion actuelle de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		/

Évolution prévisible de la voie

Requalification des voies non programmée a priori par le Département, mais actions éventuelles de ce gestionnaire à voir avec lui.



* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone n°: VMSO_01

Hierarchie

globale: 12

communautaire: /

Période d'exposition: Lden et Ln

Multi-exposition: /

Zone à enjeu bruit

Voie ferrée

GITT: oui

GITT (inter)communale: non

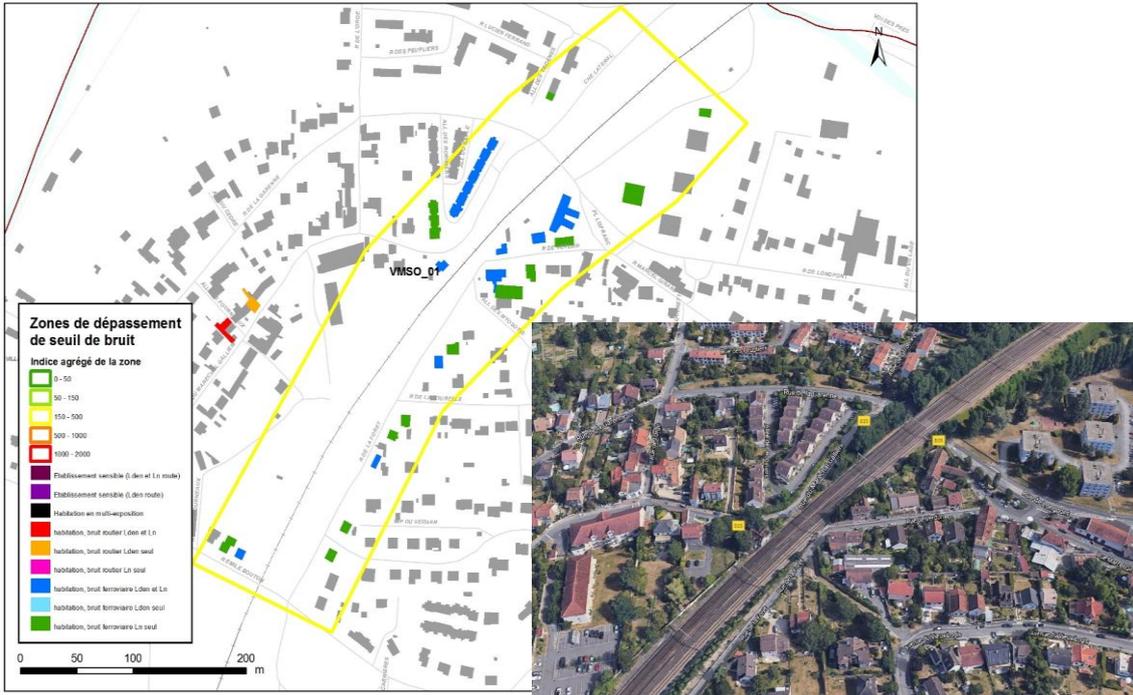


Commune: VILLEMOISSON-SUR-ORGE

Gestion: SNCF Réseau

Habitat: Mixte

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	10
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	137
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	24
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	229
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	229



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : / Pourcentage de poids-lourds : / Vitesse réglementaire : /

Nombre de voie :	/	Ralentisseur :	/
Etat de la chaussée :	/	Ecran acoustique :	Non
Feux tricolores :	/	Séparateur :	/

Remarque : Voies classiques

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		
Revêtement de chaussée		x		
Ecran acoustique		x		
Merlon		x		
Isolation de façade		x		
Aménagement de la voirie		x		
Restriction PL		x		
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Situation à examiner avec SNCF-Réseau, notamment dans le cadre de la résorption des points noirs de bruit ferroviaires (PNB) de son réseau

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RN 20

Zone n°: **ARPA_01**

Hierarchie

globale: **13**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden et Ln**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

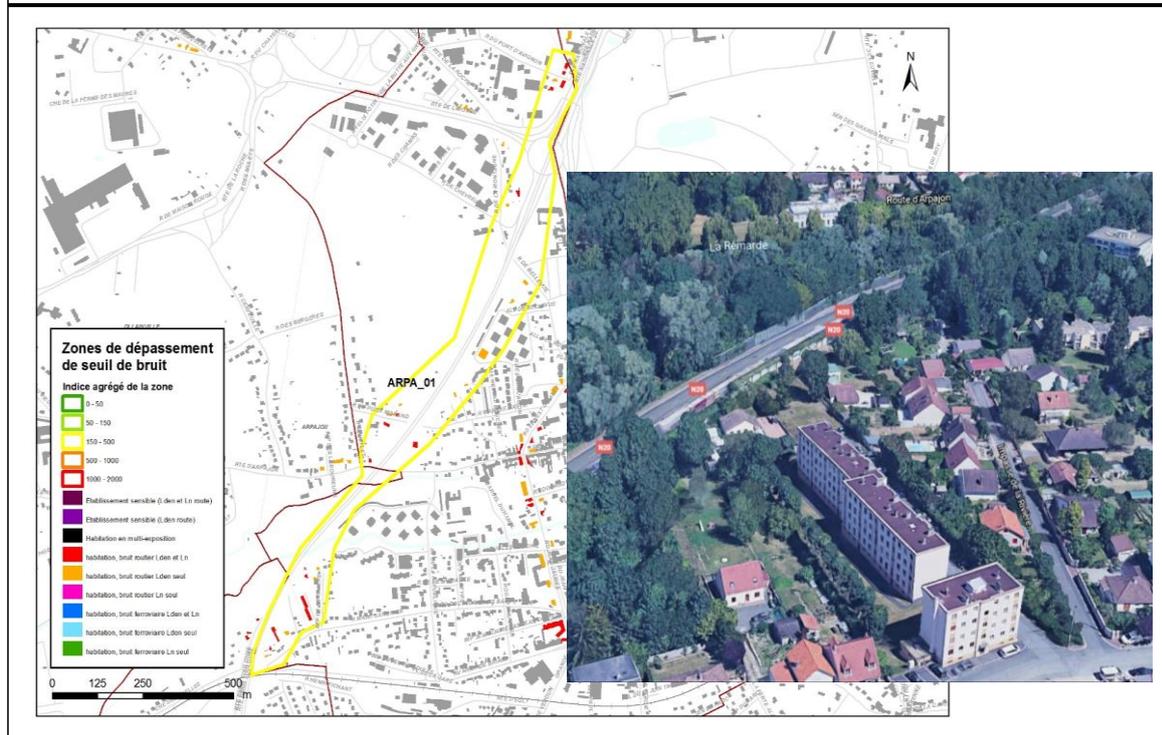
Commune: **ARPAJON**

Gestion: **Département**

Habitat: **Mixte**



Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	28
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	228
Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Ln :	13
Population estimée en dépassement de seuil Ln : *	187
Etablissements sensibles en dépassement de seuil dans la zone :	/
Indice agrégé IA :	228



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : **19 732** Pourcentage de poids-lourds : **16.3** Vitesse réglementaire : **70/90**

Nombre de voie :	2x2	Ralentisseur :	Non
Etat de la chaussée :	Bon	Ecran acoustique :	Oui
Feux tricolores :	Non	Séparateur :	Oui

Remarque : /

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse	x		2 à 4 dB(A)	A 50 km/h, pour que la baisse de la vitesse ait réellement un impact, la circulation doit être fluide
Revêtement de chaussée	x		3 dB(A)	En cas de maintien de vitesses relativement élevées (>70 km/h)
Ecran acoustique	x	x	3 à 10 dB(A)	Ecran côté immeubles collectifs. Solution peu adaptée pour le reste de l'habitat qui est diffus.
Merlon	x		3 à 10 dB(A)	Si emprises au sol disponibles en bords de chaussées
Isolation de façade	x		Oui	Protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie	x		Oui avec ralentissements	Voir remarque ci-dessus
Restriction PL	x		1,5 dB(A)	En diminuant de moitié la proportion actuelle de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		

Évolution prévisible de la voie

Requalification des voies non programmée a priori par le Département, mais actions éventuelles de ce gestionnaire à voir avec lui.

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RD 46

Zone n°: **SMSO_02**

Hierarchie

globale: **14**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

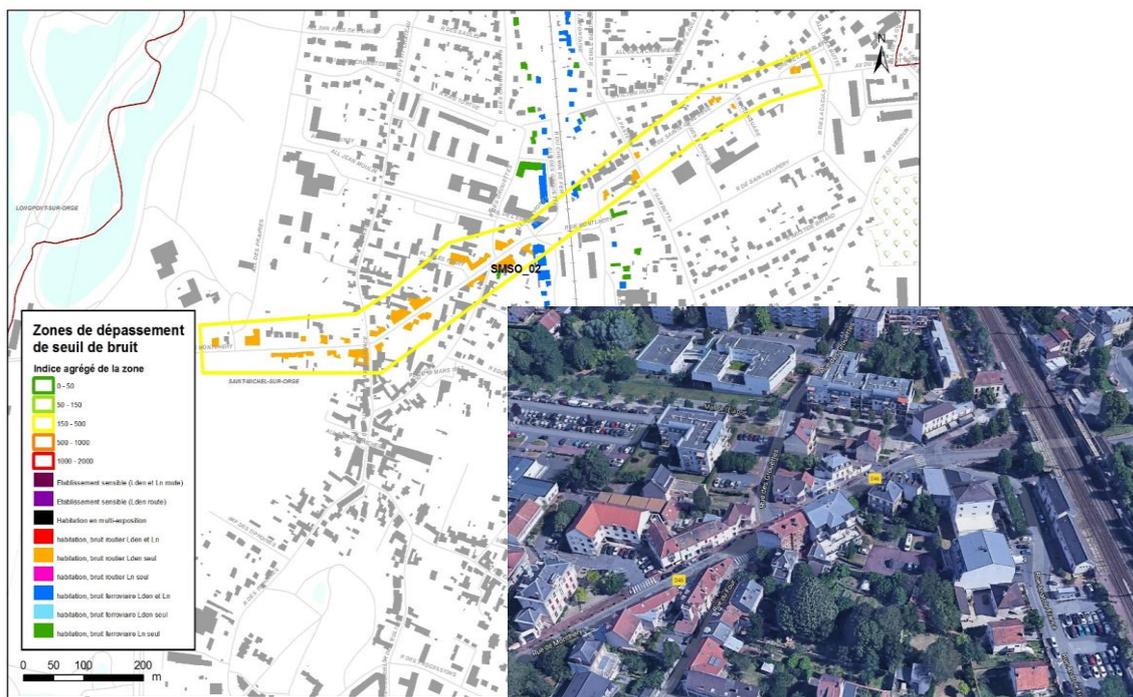
Commune: **SAINTE-MICHEL-SUR-ORGE**

Gestion: **Département**

Habitat: **Mixte**



Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden :	42
Population estimée en dépassement de seuil Lden : *	207
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 :	/
Indice agrégé IA :	207



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019 : **8 260** Pourcentage de poids-lourds : **3.1** Vitesse réglementaire : **50**

Nombre de voie : **2x1** Ralentisseur : **Non**

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

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

Remarque : **/**

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesse faible (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat (dont collectifs) au droit des voies routières
Merlon		x		/
Isolation de façade	x		Oui	protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL		x		Faible taux de poids-lourds
Mise en place d'onde verte	x		Faible, 1 dB(A)	Fluidification de trafic

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

* population moyenne par logement estimée : 2.3

Zone à enjeu bruit
RD 445

Zone n°: **FLEU_01**

Hierarchie

globale: **15**

communautaire: **/**

Période d'exposition: **Lden**

Multi-exposition: **/**

GITT: **oui**

GITT (inter)communale: **non**

COEUR
D'ESSONNE
AGGLOMÉRATION

Commune: **FLEURY-MEROGIS**

Gestion: **Département**

Habitat: **Collectif**

Bâtiments d'habitation en dépassement de seuil Lden: **1**

Population estimée en dépassement de seuil Lden: * **184**

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: **/**

Indice agrégé IA: **184**



Caractéristiques de la voie

TMJA 2019: **13 524** Pourcentage de poids-lourds: **8.1** Vitesse réglementaire: **50**

Nombre de voie: **2x2** Ralentisseur: **Non**

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

Feux tricolores: **Oui** Séparateur: **Oui**

Remarque: **/**

Actions possibles	Oui	Non	Gain	Remarques
Réduction de vitesse		x		Vitesses déjà faibles
Revêtement de chaussée		x		Vitesses faibles (bruit de roulement peu impacté)
Ecran acoustique		x		Habitat en hauteur, oui pour la protection des étages inférieurs
Merlon		x		Habitat en hauteur, oui pour la protection des étages inférieurs
Isolation de façade	x		Oui	Protection des espaces intérieurs et fenêtres fermées uniquement
Aménagement de la voirie		x		/
Restriction PL	x		1,5 dB(A)	En diminuant de moitié la proportion actuelle de poids-lourds
Mise en place d'onde verte		x		/

Évolution prévisible de la voie

Pas d'information connue.

*population moyenne par logement estimée : 2.3

ANNEXE 4 : TRAVAUX ET ACTIONS PROGRAMMÉS PAR CDEA (PÔLE ESPACES URBAINS)

SAINTE GENEVIEVE DES BOIS			
	ville	lieu	travaux
2022	SGDB	MOE Place Dimitrov	étude aménagement
	SGDB	route de corbeil	refection chaussée aux abords du cimetière Russe
	SGDB	Grande charmille du parc	travaux aménagement
	SGDB	marché route de corbeil	étude et travaux abords marché route de corbeil
	SGDB	Maison neuve	refection trottoir
2023-2025	SGDB	Louis Tostain	trottoir impair
	SGDB		trottoir pair
	SGDB	Jardin Public (entre Jeanne d'Arc et Romain Rolland)	trottoirs pair et impair
	SGDB	Hoche entre Gde Charmille et Glacière	trottoir pair
	SGDB	Franklin entre Séquigny et Monthléry	trottoir pair
	SGDB	corbeil (entre giratoire Mare au Chanvre et rue des Fermes)	trottoir impair
	SGDB		trottoir pair
	SGDB	rue Carnot	trottoir impair
	SGDB		trottoir pair
	SGDB	rue du Canal	refection trottoir
	SGDB	rue Roger Vaillant	remplacement de 2 coussins berlinois
	SGDB	Melies	refection trottoir coté bois
	SGDB	rue Pascal	trottoir impair
	SGDB		trottoir pair
SGDB	213 gabriel Péri	aménagement trottoir devant construction	

ARPAJON			
	ville	lieu	travaux
2022	ARP	Cœur de Ville phase 3	aménagement Cœur de Ville
2023	ARP	Sentier du Parc	travaux aménagement et enfouissement réseau
	ARP	Edouard Robert	piste cyclable
	ARP	Rue Marc Sangnier	travaux d'aménagement voirie

FLEURY MEROGIS			
	ville	lieu	travaux
2022	FM	Rue Roger Clavier (face au château)	création de stationnement en épi sur la partie végétalisée pk 18 places
2023	FM	Rue Roger Clavier (phase 2 et 3)	refection de la voirie

MORSANG SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	MSO	Avenue de la Forêt (entre Libération et Dussart)	réfection trottoir Gauche en venant de la Place de la Libération
	MSO	rue Montpensier	refection trottoirs et 1/3 chaussée
	MSO	Rue de Saint Michel (entre Marceau et Felix Perin)	réfection du tapis, création trottoir PMR et tranchée éclairage public
	MSO	avenue de l'escadrille normandie Niemen (entre Marcel Paul et Liberation)	refection trottoir coté parc Pablo Picasso
	MSO	allée d'Ivry	refection des trottoirs
	MSO	avenue des Ormes	refection trottoir
	MSO	avenue des Saules	refection trottoir
	MSO	avenue des Bruyères	refection trottoir
	MSO	rue Pierre Curie	refection chaussée
	MSO	rue de Bellevue	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	rue Jean Jaurès	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	rue Pasteur	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	rue Victor Hugo	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	rue anatole France	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	rue Molière	refection 1 trottoir et refetion chaussée
	MSO	Voie de Compiègne	refection chaussée
	MSO	rue de Viry	refection chaussée
	MSO	rue Cassin	aménagement ilots
	MSO	rue Marthe	aménagement ilots
	MSO	rue Diderot/ rue de Viry (de Bellevue à docteur Roux)	enfouissement réseaux et refection chaussée
MSO	château Morsang	refection allées et parking????	
MSO	rue de Nos Efforts	refection trottoir	

VILLEMORISSON SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	VMO	34 rue de Longpont	creation carrefour de feux et ilots
	VMO	rue de Morsang	création carrefour de feux
	VMO	rue de sequigny (entre orgeval et liberation)	refection chaussée / trottoirs
	VMO	rue de la paix (partie Villemoisson)	refection chaussée / trottoirs
	VMO	rye Guy Moquet (du rond point du Grand Orme jusqu'à rue de l'eglise)	refection chaussée
	VMO	rue de la Garenne	tapis chaussée et reprises ponctuelles sur trottoirs
	VMO	rue du Grand Orme	refection chaussée

BRETIGNY SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	BSO	Rue de Leuville	Elargissement du trottoir côté logement gardien, entre l'accès stade Roger Taillefer et la rue du Carouge. Réfection du trottoir y compris génie civil pour enfouissement des réseaux
	BSO	Avenue jules Marquis	Création de 2 plateaux ralentisseurs , un au niveau de l'accès du Parc du Carouge, l'autre vers l'avenue Verte et suppression des coussins Berlinois
	BSO	avenue Normandie Niemen	élargissement de la chaussée - création d'un trottoir
	BSO	avenue du 19 mars 1962	refection du trottoir entre le pont SNCF et la rue du Guet Saint Pierre
	BSO	Mare aux Pigeons	étude aménagement circulation piétons
	BSO	Bld Salvador Allende	Création de 6 coussins berlinois en enrobé rouge
	BSO	Rue des Ardennes	Réfection de la chaussée et des trottoirs
	BSO	Boulevard de France	Réfection de la chaussée et des trottoirs
	BSO	Avenue des Provinces	Réfection de la chaussée et des trottoirs
	BSO	Avenues du Colonel Rozanoff et Commune de Paris	Phase 1 plan vélo

2023	BSO	Rue Jean Jaures	investigations -Requalification de la voie y compris enfouissement- Etude géotechnique, levé topo, comptage...
-------------	-----	-----------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

SAINT MICHEL SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	SMO	rue d'Enfer (entre Processions et Gallot)	aménagement voirie et cyclable + plateau gallot
	SMO	rue d'Enfer (entre Gallot et fusillés de la Resistance)	aménagement voirie et cyclable + parvis eglise
	SMO	allée des Saugées	travaux aménagement à l'identique

AVRAINVILLE			
	ville	lieu	travaux
2022	AVR	rue de l'Eglise + abords ecole	réfection chaussée
	AVR	rue de la Mare	réfection chaussée
	AVR	Croix Boissée	réfection de chaussée

CHEPTAINVILLE			
	ville	lieu	travaux
2022	CH	chemin de l'Eglise + sente de l'Eglise	refection chaussée et aménagement rosalie
	CH	place Huche loup	refection de la place ENROBE
	CH		refection de la place BETON DESACTIVE
	CH		refection de la place PAVES

EGLY			
	ville	lieu	travaux
2022	EG	rue de la Guillemaine	gravillonnage
	EG	rue de la montagne	création d'une raquette de retournement et gestion des EP
	EG		Etude de perméabilité

GUIBEVILLE			
	ville	lieu	travaux
2022	GUI	rue Victor Hugo	réfection de trottoirs
2023	GUI	rue Pasteur	aménagement plateau / chaussée devant la mairie
2024	GUI	avenue charles De Gaulle	aménagement plateau / chaussée devant nouveau batiment ville (angle St Vincent)

LA NORVILLE			
	ville	lieu	travaux
2022	LN	rue de la Gare	réfection voirie et trottoir
	LN	rue de la commune de Paris	refection voirie et aménagements divers (dépose minute, quai bus?,elargissement trottoirs)
	LN	sentier du Parc	étude aménagement et enfouissement des réseaux

OLLAINVILLE			
	ville	lieu	travaux
2022	OL	rue Cefeuil	aménagement et enfouissement réseaux
	OL	route d'Arpajon	création trottoir

SAINT GERMAIN LES ARPAJON			
	ville	lieu	travaux
2022	SGLA	rue de la Gare	réfection voirie et trottoir
	SGLA	rue Chaudet	amenagement devant l'école
	SGLA	rue des Bruyères	aménagement de la rue / enfouissement des réseaux
	SGLA	rue Fontaine	refection chaussée et trottoirs / enfouissement des réseaux phase 2
	SGLA	rue des closeaux	aménagement de la rue / enfouissement des réseaux

2023/2024	SGLA	rue de la varenne	réfection voirie et trottoir
	SGLA	rue Fontaine	refection chaussée et trottoirs / enfouissement des réseaux phase 2
	SGLA	rue des closeaux	aménagement de la rue / enfouissement des réseaux
	SGLA	rue Chanteloup	réfection voirie et trottoir
2025	SGLA	rue Babin	réfection voirie et trottoir
	SGLA	Rue rené Declé	réfection voirie et trottoir

BREUILLET			
	ville	lieu	travaux
2022	BR	RD116 rue du colombier	travaux aménagement accès parc du colombier
	BR	Rue du Pavé (partie haute)	Réfection des parties de trottoirs dégradés
	BR	Sente de la Planche	Pose de bordures
	BR	Rue de la Remarde/Tuilerie	réfection voirie (convention CDEA/St Chéron)
	BR	Rue de la Gare/imp. Clozeaux	Intersection dangereuse / Terre-plein détérioré
	BR	Impasse des Clozeaux	Voirie affaissée
	BR	Rue nouvelle (14 - 24)	Glissement de la voirie
	BR	Rue de la Savalerie	Toute la rue à réaménager (marquages et ralentisseurs)
	BR	Rue des Berges (du n°23 au n°10) + intersection Rue de la Tournée	Glissement de la voirie
	BR	Rue de la Fosse Ronde (côté pair entre la sente des Vignes et la rue de la Mare)	Dégradation du trottoir à cause des racines d'arbres
	BR	Rue de la Rémarde	Création d'un trottoir
	BR	Rue des écoles (Rue des graviers - Rue de la Fosse Ronde)	Réaménagement à prévoir, aménagement trottoir infiltrant et enfouissement des réseaux

2023	BR	4 route de Saint Chéron (RD 116)	Aménagement de l'accès au Parc Création plateau ralentisseur
	BR	Route de la Folleville	Bas-côtés fortement dégradés - dangereux pour le passage des bus scolaires
	BR	PORT SUD	Refection de la voirie (entre le GP et les hameaux)/ TRX GRDF jusqu'en 2023
2024	BR	Rue de la Fosse Ronde	Réaménagement des virages (entre rue de la Mare et rue de la Badaudière)
	BR	Rue de la Rochette	Pavés autobloquants avec affaissements par endroits
	BR	Rue de la Badaudière	Pavés autobloquants avec affaissements par endroits
	BR	Rue des Hauts de Bellevue	A surveiller
	BR	Rue du Pavé	Mise au norme PMR prise en compte des poids lourds Enfouissement réseau aérien en haut de la rue

LEUVILLE SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022-2023	LSO	rue Louis Pasteur	réaménagement et création cheminement piétons
	LSO	rue du general De Gaulle	réaménagement et création cheminement piétons
2022	LSO	Rue Jean Jaurès	Refection trottoir
	LSO	6 rue Jules Ferry	refection trottoir. Reprise des bordures et modification de l'écoulement des EP
	LSO	Avenue du Parc (Entre le chemin Royal et l'entrée du parking du groupe scolaire)	Refection trottoir en enrobés et mise en conformité PMR du trottoir+ mobilier)
	LSO	Chemin du bois Hermier	Réalisation d'un gravillonnage bicouche et conduite des EP
	LSO	Chemin du Moulin d'Aulnay	Réalisation d'un gravillonnage bicouche et conduite des EP
	LSO	Avenue du Parc	Refection zone de retournement pompier devant le groupe scolaire
	LSO	Chemin et route Route du Moulin d'Aulnay	Réalisation d'un bicouche
	LSO	Rue des Coquelicotts	Refection du revêtement des trottoirs et remplacement des bordures et gargouilles affaissées
	LSO	impasse des Haquerons	refection du revêtement voirie et reprise des trottoirs
	LSO	Rue Gallieni	Refection du revêtement des trottoirs et remplacement des bordures et gargouilles affaissées

LONGPONT SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	LPO	Docteur Darier	travaux aménagement trottoirs et enfouissement réseaux
2023	LPO	quartier des echassons	enfouissement réseau éclairage

MAROLLES EN HUREPOIX			
	ville	lieu	travaux
2022	MEH	rue de l'Alun	travaux aménagement et enfouissement réseaux
2023	MEH	rue des Capucines	reprises des rives

PLESSIS PATE			
	ville	lieu	travaux
2022	PP	square des Izards	réfection des allées
	PP	rue Gilbert Fergant	création plateau avec retrecissement de chaussée et piste cyclable
	PP	Clos Bosquet	refection ponctuelle des allées

reporté	PP	MOE route de corbeil	aménagements pour passage en zone 30
	PP	futur jardin de la biodiversité	création allée
	PP	allée Vivaldi	traitement des racines et refection partielle
	PP		refection totale
	PP	rue du Parc (entre noisetier et rose?)	réfection voirie

VILLIERS SUR ORGE			
	ville	lieu	travaux
2022	VSO	Voie des Prés	refection de la voirie
	VSO	Voie Saint Marc	refection de l'allée
	VSO	rue Pasteur /Jaures	étude pour l'aménagement devant la future halle

2023	VSO	Abords ZAE pointe à l'ABBE	Mise en place d'une glissière de sécurité
	VSO	rue Pasteur (entre Emile Fontaine et Troenes)	Travaux aménagement chaussée, trottoir, stationnements

ANNEXE 5 : CONTRIBUTIONS ÉMISES PAR LE PUBLIC ET RÉPONSES DE CŒUR D'ESSONNE AGGLOMÉRATION

Conformément aux dispositions de l'article R.572-9 du Code de l'Environnement, le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pendant **deux mois**, du **1^{er} décembre 2022** au **1^{er} février 2023 inclus**.

L'information a été assurée par une annonce légale parue dans Le Parisien du 14 novembre 2022, des mises en lignes, et relances, sur les réseaux sociaux (Facebook, Twitter et Instagram) et sur le site internet de l'agglomération. Des affiches ont également été dispatchées sur les sites de l'Agglomération et dans les mairies.

Le public pouvait consulter le projet de PPBE sur deux sites géographiques différents : au Siège de l'Agglomération et à la Cité du Développement Economique et de l'Emploi. Un registre a été mis à disposition pour les remarques. Le projet de PPBE a également pu être consulté et téléchargé sur le site internet de l'Agglomération www.coeuressonne.fr avec un registre numérique ouvert au public. Enfin, le public avait la possibilité de transmettre ses remarques par courrier postal au service Développement durable.

À l'issue de la période de consultation du projet, l'agglomération a procédé à la clôture des registres. 10 contributions ont été recueillies par le biais du formulaire en ligne.

Le tableau suivant présente les différentes observations et les réponses apportées par le Cœur d'Essonne agglomération.

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPONSE CDEA
01/02/2023	Association à Breuillet	<p>Objet : avis sur le projet de PPBE de Cœur d'Essonne Agglomération</p> <p>Madame, Monsieur,</p> <p>Vous trouverez ci-joint l'avis de l'association Orge Hurepoix sur le projet de PPBE de Cœur d'Essonne Agglomération composé de deux parties :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des remarques générales sur le projet de PPBE, - un avis sur chacune des 15 actions proposées. <p>A ces documents sont ajoutés deux annexes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un courrier de requête a été adressé au Président de l'agglomération le 25 janvier dernier avec copie à M le Préfet (annexe n°1). - Le communiqué de presse de l'association DRAPO(annexe n°2). <p>Notre association a pris en compte les insuffisances de ce plan mais souhaite également, au regard des enjeux de santé publique, être porteuse de propositions constructives, présentées dans les remarques générales formulées (point 7), sur la base d'un partenariat possible avec l'agglomération et le CODEVIC pour la mise en œuvre effective des actions proposées.</p> <p>Nous nous tenons à votre disposition pour en débattre.</p> <p>Veuillez agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.</p> <p>Le Président de l'association Orge Hurepoix Environnement</p> <p>Note de l'administration : les pièces jointes mentionnées ci-dessus sont annexées au PPBE dans le cadre des contributions émises par le public.</p>	<p>Réponses aux remarques générales sur le projet de PPBE</p> <p>Point 1 Le PPBE de notre Agglomération répond à la Directive 2002/49/CE pour la prise en compte des problématiques de bruit sur son territoire. Les cartes de bruit dont nous disposons pour le diagnostic de notre territoire sont réglementaires, elles sont élaborées par Bruitparif, sur une base de données datant de 2017. Une mise à jour réglementaires de ces cartes par Bruitparif est en cours de validation, sur une base de données 2022. Ces cartes seront consultables sur le site de BruitParif au 2^{ème} semestre 2023 et intégrées à la future mise à jour du PPBE en 2024.</p> <p>A noter que le PPBE n'a pas vocation à interférer avec les réglementations locales d'urbanismes régissant l'autorisation et la réalisation de programme de construction, mais plutôt, à mieux prendre en compte les problématiques de bruit sur notre territoire et à définir un plan d'action destiné à les limiter. Par ailleurs, les règles de construction de logements le long d'axes bruyants sont cadrées par la réglementation nationale, notamment l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.</p> <p>Certains projets sont systématiquement soumis à une évaluation environnementale selon l'article R122-2 du code de l'environnement (ICPE-A, infrastructure routières ou ferroviaires, ZAC sans PLU ou PLU sans évaluation environnementale, équipement culturel ou sportif, etc.) et d'autres sont traités au cas par cas. Mais une étude d'impact acoustique (et vibratoire aussi si l'on est exposé à des voies ferroviaires par exemple) est systématiquement lancée sur les projets sensibles au bruit.</p> <p>Point 2 Les pages 18 et suivantes énumèrent en effet les communes qui ont mentionné des remarques spécifiques à travers le questionnaire. Pour autant, l'ensemble des communes de l'Agglo a contribué au PPBE, ces contributions ayant été intégrées directement dans les fiches actions. Les communes seront également associées lors de l'actualisation du PPBE (2024 puis tous les 5 ans).</p> <p>Point 3 Monsieur Emmanuel Désert, Président de votre association, a été reçu par le Comité de coordination du CODEVIC le 19 janvier 2023. La question du PPBE a été abordée lors des échanges. Les membres du CODEVIC ont pu réaffirmer, à travers la parole de François Bataillard son Président, ne pas souhaiter tenir d'atelier spécifique au PPBE, les membres du CODEVIC pouvant contribuer directement à la concertation publique qui s'est tenue du 1^{er} décembre au 1^{er} février. Plusieurs membres du CODEVIC ont ainsi contribué dans ce cadre.</p> <p>Point 4 La fiche action n°8 prévoit l'intégration du PPBE au SCOT dans le cadre de sa future révision, envisagée courant 2024.</p> <p>Point 5 Les premières remarques soulevées relèvent de l'urbanisme et n'entrent donc pas dans le cadre du présent PPBE mais des documents locaux d'urbanisme. Concernant le plan vélo, intégré dans l'action 1 du PPBE, est un ambitieux programme a été voté par Cœur d'Essonne en décembre 2021 et est en cours de déploiement. Il sera bien mis en œuvre avec le soutien financier du Département de l'Essonne de de la Région Ile-de-France. Concernant la RN20, un Projet Partenarial d'Aménagement (PPA) a été validé en 2022 par l'ensemble des partenaires et est bien intégré dans l'action 11 du présent PPBE.</p> <p>Point 6 La question du bruit des avions est soulevée par l'ensemble des agglomérations autour de l'aéroport, dont la nôtre. Le PPBE de Cœur d'Essonne a inscrit cette problématique dans son action 7 (contribuer à la réduction des nuisances liées au bruit aérien), étant entendu que le sujet de la réduction des nuisances sonores aériennes est traité dans le PPBE des infrastructures aéroportuaires correspondantes, l'aéroport de Paris-Orly pour ce qui concerne notre territoire.</p> <p>Point 7 Comme indiqué ci-dessus, le PPBE sera mis à jour en 2024 pour la 4^{ème} échéance réglementaire qui sera l'occasion de faire un premier bilan de ce plan et d'améliorer actions et suivis en faveur de la réduction et la prévention du bruit. Il sera par la suite soumis à une actualisation tous les 5 ans</p> <p>Réponses à l'avis sur les actions du PPBE</p> <p>Action 1 Concernant le plan vélo, un ambitieux programme a été voté par Cœur d'Essonne en décembre 2021 et est en cours de déploiement. Il sera bien mis en œuvre avec le soutien financier du Département de l'Essonne de de la Région Ile-de-France.</p> <p>Action 2 Cœur d'Essonne Agglomération est mobilisée pour améliorer les mobilités alternatives à l'usage de la voiture individuelle, qui contribuent également à la réduction du bruit. Le PPBE n'a toutefois pas vocation à définir la politique de transports en commun en Ile-de-France. Nous vous invitons à contacter directement Ile-de-France Mobilités sur ce sujet. Sur les développements urbains, le PPBE n'a pas vocation à interférer avec les réglementations locales d'urbanismes régissant l'autorisation et la réalisation de programme de construction, mais plutôt, à mieux prendre en compte les problématiques de bruit sur notre territoire et à définir un plan d'action destiné à les limiter.</p>

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPONSE CDEA
			<p>Action 3 Comme évoqué ci-dessus, le PPBE n'a pas vocation à interférer avec les réglementations locales d'urbanismes, mais plutôt, à mieux prendre en compte les problématiques de bruit sur notre territoire et à définir un plan d'action destiné à les limiter.</p> <p>Action 4 La réduction de vitesse de circulation (50 à 30 km/h par exemple) n'a effectivement que peu d'effet acoustiquement, à moins d'assurer la fluidité de la circulation à cette vitesse faible. La réduction de vitesse apporte cependant une meilleure sécurité pour les habitants. Les réductions de vitesses à des régimes plus élevés sont globalement favorables à la réduction des émissions sonores et à celles des polluants de l'air.</p> <p>Action 5 Le plan pluriannuel d'investissement votée par l'Agglomération le 16 décembre 2021 intègre un conséquent programme de travaux de voirie sur les différentes communes de l'Agglomération.</p> <p>Action 6 Le PPBE n'a pas vocation à interférer avec les réglementations locales d'urbanismes régissant l'autorisation et la réalisation de programme de construction, mais plutôt, à mieux prendre en compte les problématiques de bruit sur notre territoire et à définir un plan d'action destiné à les limiter. Par ailleurs, les règles de construction de logements le long d'axes bruyants sont cadrées par la réglementation nationale, notamment l'arrêté du 23 juillet 2013 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.</p> <p>Action 7 La question du bruit des avions est soulevée par l'ensemble des agglomérations autour de l'aéroport, dont la nôtre. Le bruit des avions est un enjeu important pour l'ensemble des Maires de Cœur d'Essonne Agglomération qui sont mobilisés sur ce sujet. Le PPBE de Cœur d'Essonne a inscrit cette problématique dans son action 7 (contribuer à la réduction des nuisances liées au bruit aérien), étant entendu que le sujet de la réduction des nuisances sonores aériennes est traité dans le PPBE des infrastructures aéroportuaires correspondantes, l'aéroport de Paris-Orly pour ce qui concerne notre territoire. Les cartes de bruit stratégiques (CBS) sont effectivement théoriques, elles sont imparfaites (représentent des moyennes, ne sont pas à jour, ne représentent pas toutes les sources, etc.) mais constituent un premier diagnostic permettant de hiérarchiser les enjeux. En compléments, les retours des services de l'Agglo, des communes, de plaintes de riverains, de gestionnaires, etc. permettent de préciser l'inventaire de nuisances potentielles. Il est à noter que ce n'est pas parce que les cartes réglementaires sont « vierges » du bruit des avions que nous n'en tenons pas compte dans le PPBE (d'où cette action n°7). Rappelons que, comme mentionné en page 8, les valeurs recommandées par l'OMS ne sont pas visées dans le cadre des PPBE car bien trop contraignantes en milieux urbains.</p> <p>Action 8 L'intégration du PPBE au SCOT est prévue dans le cadre de sa future révision, envisagée courant 2024.</p> <p>Actions 9 et 10 Ces remarques n'appellent pas de réponses de la part de l'Agglomération</p> <p>Action 11 Les enjeux liés au bruit de la RN20 sont pris en compte par les partenaires du Syndicat Mixte RN20 depuis de nombreuses années et encore aujourd'hui dans le cadre du PPA, comme cela est précisé dans l'action 11. Il convient par ailleurs de préciser que les enjeux bruit pour la RN20 vont au-delà des opérations d'urbanisme (flux, vitesses, aménagement, modes de circulation...)</p> <p>Actions 12 à 15 Les remarques formulées n'appellent pas de réponses.</p>
31/01/2023	Association à Bretigny-sur-Orge	<p style="text-align: center;">CŒUR D'ESSONNE ENVIRONNEMENT Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement PPBE _2023</p> <p>Remarques et avis de l'ADEMUB</p> <p>Le document répond à la 3^{ème} échéance de 2018 (avec 5 ans de retard), alors que l'on devrait être dans la quatrième échéance (2023). (page 5)</p> <p>Les axes en dépassement (https://carto.bruitparif.fr/zone/Coeur d'Essonne Agglomération) en Lden et en Ln sont la Francilienne, la RD 19, la N20. Il semblerait normal de limiter voire d'interdire les constructions immobilières le long de ces voies bruyantes, mais aussi polluantes. Malheureusement pour leurs occupants (présents ou futurs) ces constructions sont autorisées moyennant une étude pour réduire la distance de non construction de 75m à 50m (Zone non aedificandi). C'est le cas au Charcoix à Plessis Paté Il s'agit de la santé et du bien être des ces habitants, contraints de vivre avec les fenêtres fermées. La mesure préventive la plus efficace et la moins chère est: Ne pas construire ou c'est le plus bruyant !....et ça éviterait de prendre des mesures curatives dans les années futures quand la</p>	<p>Le PPBE de notre Agglomération répond à la Directive 2002/49/CE pour la prise en compte des problématiques de bruit sur son territoire. Les cartes de bruit dont nous disposons pour le diagnostic de notre territoire sont réglementaires, elles sont élaborées par Bruitparif, sur une base de données datant de 2017. Une mise à jour réglementaires de ces cartes par Bruitparif est en cours de validation, sur une base de données 2022. Ces cartes seront consultables sur le site de BruitParif au 2^{ème} semestre 2023.</p> <p>Les règles de construction de logements le long d'axes bruyants sont cadrées par la réglementation nationale, notamment l'arrêté du 23 juillet 2013, relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit. Dans certaines communes, les PLU imposent des distances non constructibles supplémentaires. Certains projets sont systématiquement soumis à une évaluation environnementale selon l'article R122-2 du code de l'environnement (ICPE-A, infrastructure routières ou ferroviaires, ZAC sans PLU ou PLU sans évaluation environnementale, équipement culturel ou sportif, etc.) et d'autres sont traités au cas par cas. Pour autant, une étude d'impact acoustique (mais également vibratoire si l'on est exposé à des voies ferroviaires par exemple) est systématiquement lancée sur les projets sensibles au bruit.</p> <p>Les cartes de bruit stratégiques (CBS) sont effectivement théoriques, elles sont imparfaites (représentent des moyennes, ne sont pas à jour, ne représentent pas toutes les sources, etc.) mais constituent un premier diagnostic permettant de hiérarchiser les enjeux. En compléments, les retours des services de l'Agglo, des communes, de plaintes de riverains, de gestionnaires, etc. permettent de préciser l'inventaire de nuisances potentielles.</p>

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPOSE CDEA
		<p>réglementation évoluera pour se rapprocher des valeurs de l'OMS (15dB de moins en Lden et 17 en Ln) et non applicables car trop contraignantes en milieu urbain. Mais quand l'agglomération ou les mairies construisent sur des terrains agricoles, il est difficile de dire que c'est en milieu urbain (Les raisons sont donc autres !...).</p> <p>Les cartes de bruit stratégiques sont des modélisations (des routes, des bâtiments,...). Il faut bien préciser à quelles dates ont été faites les mesures qui ont servi de base à la simulation et la date à laquelle on simule. Il faut confronter les simulations à la réalité par des relevés de terrain afin de s'assurer de la qualité des modélisations et rendre ces résultats publics (informer à l'avance des dates et lieux des campagnes de mesures et ensuite des résultats comparés aux modélisations). Sur Bruitparif (https://www.bruitparif.fr/mesures-de-bruit/) il n'y a aucune mesure de bruit réalisée sur l'agglomération Cœur d'Essonne hormis les mesures le long de la voie ferrée. Ce qui montre l'absence d'intérêt de l'agglomération sur les mesures réelles du côté routier, se contentant des cartes obtenues par simulation.</p> <p>Des mesures ont été faites le long du RD 19. Celles-ci ne sont pas citées dans ce document, Merci de rendre ces documents accessibles sur le site de l'agglomération.</p> <p>Page 17 : comment est fait le calcul des populations au-dessus du seuil du bruit routier (5096 en Lden et 1231 en Ln) en quelle année , impact des projets Merci d'indiquer les zones concernées. Une politique responsable voudrait que ces quantités diminuent d'année en année. Est-ce bien le cas ? Page 20 dans la réduction de bruit à envisager, indiquer un objectif calendaire et un responsable et, si possible, un coût. Pour Le Plessis Pâté , on indique que la vitesse est limitée à 30km/h sur la RD117 et 70km/h la RD19. (Brétigny, concernée par les mêmes routes, n'est pas mentionnée). Ces réductions de vitesses ont un impact immédiat sur le débit de ces routes et donc les saturations de ces voies, surtout si mesures accompagnées de nouveaux ronds-points, chicanes, plateaux,... Pour les Quads, il suffit d'une réglementation dans la commune en y ajoutant les motos pétaradantes ou les « runs » nocturnes (en été sur la RD19). Les avions ne semblent pas la première nuisance ressentie (survol limité aux travaux à Orly quelques jours par an et pas tous les ans).</p> <p>Page 22. Il n'y aurait que 3 entreprises logistiques avec des politiques bruit dans toute l'agglomération ??? Ou sont Amazon, ID Logistics, Parcolog, Géodis, Carrefour, biocoop, Stef, Bruel et Nagel... La politique de bruit interne, n'a pas sa place ici !....</p> <p>Page 24 Dans les actions réalisées, Brétigny n'apparaît pas alors que c'est principalement le Plessis Pâté. Le merlon mentionné le long du RD 19 n'est pas réalisé au niveau des Charcoix (voir remarque au début du document), pas plus que la zone 30 non réalisée.</p> <p>Page 27 et 28 Quelle est la définition retenue pour la zone calme (sur BruitParif, cette page n'existe plus !...) ? OMS inférieur à 50dB Au Plessis Pâté, la Rogère gardera-t-elle cette qualification avec l'augmentation de trafic induit par le projet Charcoix (+30% de circulation) ?</p> <p>Page 28, les 3 objectifs principaux ont été complètement oubliés dans le développement de l'agglomération depuis 15 ans</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réduction de nuisances sonores : Entrepôts logistiques, circulation sur N104 et RD19, N20, Valvert, Fête de l'Huma, et, demain le développement de l'activité des drones. • Mise en valeur des zones calmes : Aménagement Valvert, Charcoix , BA217, disparition de terres agricoles.... Quelle superficie de zone calme aura disparu entre 2010 et 2030 ? • Anticipation des enjeux acoustiques : décision d'aménager de nouveaux quartiers avec immeubles de plus en plus près des voies ferrées, des voies de circulation.... (dont le trafic ne cesse d'augmenter) . <p>La communication est en opposition avec les faits et les actes. (trouvez l'erreur)</p>	<p>Les cartes pourraient effectivement être plus précises si elles étaient calées sur des mesures acoustiques in situ. Pour autant, Bruitparif (association en charge des CBS sur l'Île de France) n'a pas choisi cette méthodologie de travail et n'a donc pas réalisé ces mesures. Néanmoins nous nous rapprocherons de BruitParif pour demander la réalisation de mesures précises de bruit pour permettre d'affiner les cartes de notre territoire.</p> <p>Nous rappelons que le PPBE ne visant pas à effectuer un inventaire exhaustif des mesures acoustiques réalisées sur son territoire, les mesures évoquées le long de la RD19 n'ont pas vocation à y être mentionnées.</p> <p>Page 17 Le calcul des populations exposées au bruit est indicatif et issu de la modélisation effectuée par BruitParif. Cet indicateur n'a pas d'autre vocation que de permettre de hiérarchiser les enjeux acoustiques locaux entre eux.</p> <p>Page 22 Les trois entreprises citées page 22 sont celles ayant répondu au questionnaire écrit. Les grandes entreprises, notamment celles classées pour la protection de l'environnement (ICPE) et systématiquement celles soumises à autorisation, sont soumises au respect d'émissions sonores limites conformément à leur arrêté d'exploitation préfectoral.</p> <p>Page 24 Le présent PPBE n'a pas vocation d'exhaustivité mais vise à mieux prendre en compte les problématiques de bruit sur le territoire et fixer un plan d'action pour les atténuer. Ainsi, de nombreuses mesures locales peuvent être mises en place par les communes et les gestionnaires d'infrastructures et contribuer à la réduction du bruit, sans figurer dans le document.</p> <p>Pages 27 et 28 Il n'existe pas de définition formelle de la zone de calme, l'autorité compétente (CDEA) détermine ses propres critères de définition de ces zones, elles seront étudiées dans l'action 13 de notre plan. Cette action prévoit d'engager un travail 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> <p>A noter que si la politique de la Directive est d'indiquer des zones de ressourcement aux habitants du territoire, notamment pour ceux vivant en zone urbaine ; il ne s'agit pas spécifiquement de définir des espaces sans bruit ou avec peu de bruit. Par ailleurs, une « zone calme » au sens du PPBE n'est pas un espace rural inaccessible ; il s'agit d'espaces publics propices au ressourcement.</p> <p>Les autres remarques sur la page 28 relèvent de l'urbanisme et non du présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p> <p>Page 30 Les projets cités en page 30 sont sous la maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou du Département. Ont été intégrés au PPBE l'état de connaissance de ces projets à ce jour.</p> <p>Page 46 La liaison centre Essonne est un équipement sous maîtrise d'ouvrage de Cœur d'Essonne Agglomération.</p> <p>Page 55 Se référer à la réponse formulée sur les pages 27 et 28</p> <p>Les actions du plan d'actions relevées et commentées sont sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat ou du Département, seuls garants quant à leur mise en œuvre.</p> <p>Page 143 Se référer à la réponse formulée sur les pages 27 et 28</p> <p>Page 147 Cette remarque ne concerne pas le présent PPBE</p> <p>Concernant les réserves formulées à propos de la RD19 au regard du projet Charcoix au Plessis Pâté, celles-ci ne relèvent pas du périmètre du présent PPBE et sont à examiner au regard des documents locaux d'urbanisme.</p> <p>Les 3 objectifs mentionnés sont intégrés au présent PPBE et partagés pour l'ensemble de l'Agglomération. On rappellera néanmoins une nouvelle fois qu'une zone calme, au sens du PPBE, n'est pas un espace sans ou avec peu de bruit, mais un espace public propice au ressourcement.</p> <p>Les actions mentionnées sur la RN20 et la RD19 sont sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat et du Département, seuls référents quant à leur mise en œuvre opérationnelle.</p> <p>Pour conclure, la démarche de PPBE est bien entendu perfectible : il s'agit ici de la première version mutualisée de notre Agglomération, qui mettra ce plan à jour dès 2024, et ensuite tous les 5 ans.</p>

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPOSE CDEA
		<p>Difficile de se convaincre que la BA217 restera la zone calme qu'elle était depuis la fin de vols du CEV.</p> <p>Page 30 Des projets sont cités, en cours d'étude , mais aucune précision sur leur réalisation (date de la décision, décideurs , délai de réalisation, coûts, objectifs chiffrés d'amélioration et impact quantifié sur les autres voies de circulation... Réaliser des écrans acoustiques le long de la N20 ne devrait pas permettre de rapprocher les immeubles de cette voie !... Requalifier la N20 peut avoir un impact sur la RD19 et la RN104. Améliorer à un endroit peut dégrader ailleurs.</p> <p>Page 46 : Grandes infrastructures routières. La future LCE qui va desservir La Croix Blanche et Valvert et rejoindre la Base 217 dont on ne parle pas, sera-t-elle communautaire, communale ou départementale ?</p> <p>Page 55 Zones de calme potentielles. La définition donnée est trop vague, et permet de déclarer n'importe quel parc, bois,... en zone calme, ce qui permettra de fait d'augmenter le bruit ambiant sans conséquence. L'OMS fixe les zones de calmes à 50dB. (voire 40 dB). A défaut d'une valeur réglementaire, il faudrait au minimum, identifier pour chaque zone une valeur limite et la superficie concernée afin de vérifier qu'il n'y a pas de dégradation à l'avenir. Ces zones devraient être affichées dans la commune avec les mesures correspondantes. La BA 217, qui était une zone calme au sens OMS, va disparaître presque complètement dans ce type de classement. Dommage.</p> <p>Page 55 Plan d'actions Là aussi beaucoup de belles intentions comme « agir sur la fluidité du trafic ou intégrer les enjeux du bruit dans le cadre de la réflexion sur l'évolution de la RN20. Personne n'est contre, mais, si c'est faire une étude d'entrée de ville pour mettre plus de maisons le long du RD19 ou de la RN20 , c'est non. Mais, il faut du concret ; remplacer les verbes : envisager, prévoir, inciter,...par des verbes d'action : réaliser sur la RD19 plus de revêtement acoustique d'ici fin juin 2024 (budget x k€). Une action doit être vérifiable par le citoyen. Par exemple, sur l'action 11 concernant l'intégration des enjeux du bruit dans le cadre de la réflexion sur l'évolution de la RN20. Bien tardif, maintenant que des immeubles (hors agglo) ont été construits récemment à environ 10 mètres des voies de circulation de la N20 (rue de la Lampe à Linas ou à la ville du Bois) N'y a-t-il pas une loi pour éviter ces constructions (bruit, pollution, sécurité) . Ou est la cohérence entre les intentions et les actions ?</p> <p>P143 Charcoix A proximité de la RD 19, le niveau sonore est mesuré à 69.9dB (A) alors que les mesures étaient faites avec un vent favorable. Pourquoi réduire par dérogation la distance Non Aedificandi à 50m alors qu'elle était de 75m lors de l'aménagement de la Pouletterie (il y a 30 ans) et que les deux sont derrière des merlons antibruit !. et que la circulation a fortement augmenté. Les zones calmes ne sont pas quantifiées par rapport aux critères OMS.</p> <p>P147, Valvert, un projet commercial avec des centaines de places de parking supplémentaires dans un environnement déjà saturé, et une gare routière dans les zones létales (même si on en change le nom) des conduites de gaz et de pétrole (danger déjà signalé maintes fois dans les enquêtes publiques). Celle ci a été conçue en ce lieu uniquement pour alimenter le centre commercial Valvert et non pour les habitants des communes pour se rendre à leur travail.</p> <p>En conclusion, l'ADEMUB souligne les efforts réalisés dans l'exposé des nuisances sonores et des mesures entreprises pour lutter contre ce fléau. Néanmoins, cet avis favorable dans l'ensemble s'accompagne d'un certain nombre d'observations et de réserves formulées dans le corps de ce document.</p> <p>Réserves que nous souhaitons voir levées par de nécessaires amendements et compléments d'enquêtes.</p> <p>Notamment, nous déplorons la réduction de la zone non aedificandi prévue le long de la RD 19 au droit du projet Charcoix au Plessis Pâté et demandons le maintien de cette zone à 75m entre la départementale et les futures constructions.</p>	

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPOSE CDEA
		<p>Nous demandons que soient prises en compte les mesures de bruit réalisées dans des conditions non satisfaisantes autour de la RD 19 et qu'un suivi des impacts soit fait au cours des prochaines années. Nous demandons également que les réductions de vitesse prévues soient poursuivies et que la lutte contre les causes de nuisances soit activement poursuivie.</p> <p>Nous demandons que les 3 objectifs principaux soient bien mieux poursuivis et que la lutte contre les causes de nuisances soit plus efficacement menée dans le cadre de l'aménagement de La Base, à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> - réduction des nuisances sonores - mise en valeur des zones calmes - anticipation des enjeux acoustiques <p>Concernant les zones calmes, nous constatons une contradiction entre l'annonce du développement de telles zones et l'annonce du développement rapide de constructions, en plusieurs points, qui favorisent le dvpt du bruit.</p> <p>Le plan d'action : Nous demandons plus de précisions sur les actions autour de la RN 20 et de la RD 19, notamment comment on peut nous expliquer la cohérence entre les opérations de construction en général et l'objectif de réduction des nuisances sonores.</p> <p>Pour l'ADEMUB, La Présidente</p>	
<p>31/01/2023 et 25/01/2023</p>	<p>Habitant de Saint-Michel- sur-Orge</p>	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Le contexte: je suis riverain de la rue J.Brel de Saint Michel sur orge et très tôt le matin je suis réveillé vers 5 heures du matin par les camions bennes de l'agglomération qui partent sur leurs lieux de collecte, pressés de partir les conducteurs prennent d'assaut la rue J.Brel à vive allure, en pleine accélération : bruit des moteurs montant en régime, non-respect de la limitation de vitesse , chaussée en mauvais état sont les causes de ce tintamarre matinal, et le retour, pressés de rentrer dans la matinée de la même façon.</p> <p>Donc il serait possible d'éliminer ces nuisances si les responsables de ces services prenaient leur responsabilités à faire respecter simplement le code de la route.</p> <p>Salutations distinguées.</p> <p>Quelques suggestions pour atténuer le bruit de la circulation: - respect de la limitation de vitesse - sur les axes très fréquentés utilisation d 'un enrobé « acoustique » sur les chaussées afin d'en réduire les bruits dus aux frictions des pneumatiques.</p> <p>Salutations</p>	<p>La collecte des déchets sur notre Agglomération est en effet prévue tôt le matin, à l'heure où la circulation routière est encore fluide. Les conducteurs des véhicules de collectes seront sensibilisés quant à leurs pratiques routières.</p> <p>Les bruits routiers que vous évoquez relèvent des comportements des conducteurs de ces véhicules. Notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers de la route (actions n° 14 et n°15). Par ailleurs, gendarmes, policiers nationaux et municipaux peuvent sanctionner ce type de conducteur, ou de deux-roues bruyants par exemple, sans même avoir recours à un appareil sonométrique (article R318-3 du code de la route).</p> <p>Enfin, des revêtements techniques permettent en effet de réduire certains bruits routiers. Notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement prévoit, dans son action 5, des mesures pour améliorer la qualité et la performance des infrastructures routières.</p>
<p>27/01/2023</p>	<p>Habitant de Sainte- Geneviève- des-Bois</p>	<p>Bonjour, j'aimerais rajouter ceci sur mon avis (créé hier sur ce site)</p> <p>Habitant sur l'avenue Gabriel Péri à Ste Geneviève, je m'étonne que des automobilistes puissent conduire en ville des voitures tunées faisant autant de bruit qu'une formule 1. Et ceci, même en pleine nuit.</p> <p>Est-ce légal ? Et si oui, une municipalité peut elle interdire des véhicules dépassant un certain seuil d'émission de bruits ?</p> <p>bonne journée et merci pour cette initiative, combattre le bruit urbain est important pour l'ensemble de la population.</p>	<p>Les bruits routiers que vous évoquez relèvent des comportements des conducteurs de ces véhicules. Notre Plan de Prévention du Bruit pour l'Environnement intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers de la route (actions n° 14 et n°15). Par ailleurs, gendarmes, policiers nationaux et municipaux peuvent sanctionner ce type de conducteur, ou de deux-roues bruyants par exemple, sans même avoir recours à un appareil sonométrique (article R318-3 du code de la route).</p> <p>Nous avons entendu vos remarques concernant le bruit dans votre rue, lié au passage de bus. Nous nous rapprochons de l'exploitant des lignes de bus sur votre territoire pour lui faire part des désagréments auxquels vous êtes confronté.</p> <p>Pour autant, faire circuler un bus plutôt que des dizaines de véhicules particuliers est aussi en faveur de réductions d'émissions de polluants et de nuisances sonores.</p> <p>Enfin, le ramassage des feuilles avec souffleuses peut s'avérer bruyant mais reste une nuisance ponctuelle sur l'année et s'avère nécessaire pour assurer la propreté urbaine des villes.</p>

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPONSE CDEA
25/01/2023		<p>En tant qu'habitant un immeuble proche de l'avenue Gabriel Peri, je vous confirme que la circulation fait beaucoup de bruit.</p> <p>Mes propositions pour y remédier</p> <p>1/ la principale source de bruit sont... les bus ! Ils sont terriblement bruyants et circulent tard (et ça, c'est une très bonne chose pour les génovéfains). pour atténuer cette pollution sonore, il faudrait passer la flotte de bus à l'électrique.</p> <p>2/ même chose pour les appareils chargés de nettoyer les voies et la souffleuse à feuille !</p> <p>3/ Ensuite, il faudrait réduire la circulation sur cette voie, par exemple en la passant en sens unique mais là, c'est un vrai casse tête j'imagine</p>	
19/01/2023	Habitante de Leuville-sur-Orge	<p>Bonjour, Merci pour votre préoccupation sur ce sujet. Habitant sur la rue principale d'entrée de Leuville sur Orge, le bruit est une véritable nuisance chez nous. Voici les principales sources : Nous subissons le bruit des motos et scooters, voitures qui s'amuse à passer les virages et chicanes en faisant crisser leurs pneus. Autre nuisance, les trop nombreux camions bennes passant sous nos fenêtres et qui font énormément de bruit qu'ils soient vides ou chargés. D'autant que ceux-ci venant ou allant vers des entreprises de stockage situés dans le sud de Leuville, ils n'ont aucune raison de passer devant chez nous, alors qu'ils ont des moyens de rejoindre la francilienne par le contour du lac de Bretigny moins habité. Et enfin, les encombrants déposés sur les trottoirs avant collecte et qui vont générer jour et nuit du bruit par les allers et venues des personnes venant les fouiller, voire les éparpiller. Concernant ces encombrants, je ne comprends pas pourquoi l'agglo organise leur collecte avec un camion venant charger et broyer ces objets sous vos fenêtres systématiquement à 6h00 du matin !! Je pense que vous pouvez agir immédiatement sur ce point. Bien cordialement.</p>	<p>Les bruits routiers que vous évoquez relèvent des comportements des conducteurs de ces véhicules. Notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers de la route (actions n° 14 et n°15).</p> <p>Concernant les bruits liés aux camions bennes qui circulent dans votre rue, nous prenons note de votre remarque et nous rapprochons de la commune de Leuville-sur-orge à ce sujet.</p> <p>Enfin, concernant la collecte des encombrants, depuis le 1^{er} janvier 2017, celle-ci n'est plus systématique mais est organisée individuellement sur prise de rendez-vous. Ce système de collecte permet de limiter les rotations de camions dans les villes.</p> <p>Nous n'avons pas de solution permettant d'empêcher la fouille des dépôts ainsi sortis, la règle étant de déposer les encombrants la veille au soir.</p> <p>Concernant l'heure de collecte des encombrants, celle-ci est prévue tôt le matin, à l'heure où la circulation routière est encore fluide.</p>
07/01/2023	Habitante de Cheptainville	<p>Habitante de Cheptainville dans le cœur du vieux bourg, l'accroissement démesuré du nombre de bus, leur fréquence et les nouveaux parcours ont rendu mon quotidien infernal, du fait des nuisances générées (bruit du véhicule au ras des maisons, "dégazage " sur les façades, bus qui passent dans un sens puis dans l'autre, à vide, réveil des riverains dès 5h40 du matin, croisement des bus impossible qui montent sur les trottoirs et les détériorent dans un fracas...). La pose de menuiseries phoniques n'a malheureusement pas solutionné le problème, tellement le vacarme des bus est important. Il est urgent de proposer des solutions adaptées dans nos petites rues de vieux bourg (choix de fréquence plus adaptée au faible nombre de voyageurs, changement de parcours, sens unique, réduction de la taille des véhicules, passage à l'électrique...)</p>	<p>Concernant le bruit dans votre rue, lié au passage de bus, nous nous rapprochons de Transdev, l'exploitant des lignes de bus concernées, pour lui faire part des désagréments auxquels vous êtes confrontée.</p> <p>Pour autant, le développement des transports en commun, et notamment des lignes de bus, est un enjeu important pour favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle qui contribue également à la réduction globale du trafic routier et donc à la réduction des nuisances sonores.</p>
03/01/2023	Habitante de Sainte-Geneviève-des-Bois	<p>Je constate que les travaux d'été d'orly ce poursuivent finalement toute l'année. De plus en plus de nuisances sonores dû aux avions ce qui n'était pas le cas lors de mon installation. Que fais la commune ? De plus il est très pénible de prendre le rer pour aller au travail la semaine j'ai renoncer d'emmener mon fils sur paris le week end fini les musées et théâtre. Il y a toujours des travaux qui finalement servent à quoi ? Toujours des retards ou des impossibilités de rentrer chez nous.</p>	<p>La question du bruit des avions est soulevée par l'ensemble des agglomérations autour de l'aéroport, dont la nôtre. La problématique des travaux d'été qui génèrent de nombreuses nuisances sonores dues aux rotations inhabituelles des avions est régulièrement évoquée et est intégrée au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de cette infrastructure, nous vous invitons à vous y référer pour prendre connaissances des mesures de prévention qui y sont inscrites. Le PPBE de Cœur d'Essonne a inscrit cette problématique dans son action 7 (contribuer à la réduction des nuisances liées au bruit aérien).</p> <p>Votre question relative au RER C ne relève pas du présent PPBE. Pour autant, Cœur d'Essonne Agglomération est entièrement mobilisée, aux côtés d'Ile-de-France Mobilités, autorité compétente en la matière, pour l'amélioration des transports publics au quotidien, dont le RER C.</p>
02/01/2023	Habitant de Saint-Michel-sur-Orge	<p>Bonjour, Ce nouveau plan présente pour saint michel sur orge, de nombreux plans et photos anciennes d'une dizaine d'années, comme le RD46 qui a eu depuis la ZAC</p>	<p>Les cartes de bruit dont nous disposons pour le diagnostic de notre territoire sont réglementaires, elles sont élaborées par Bruitparif, sur une base de données datant de 2017. Une mise à jour réglementaires de ces cartes par Bruitparif est en cours de validation, sur une base de données 2022. Ces cartes seront consultables sur le site de BruitParif au 2^{ème} semestre 2023. Nous vous invitons à vous y référer pour constater les évolutions que vous évoquez sur la commune de Saint-Michel-sur-Orge.</p>

DATE	PROFIL	OBSERVATION	REPOSE CDEA
		<p>Gambetta terminé avec de nombreuses habitations, mais aussi rue du clos Giboux , un immeuble de 6 logements angle voie de chemin de Fer/ Francilienne....</p> <p>Peu d'actions pour st Michel, on est plus dans de la com. En 1992, on avait planté l'arborêtum allée de la Bouloie, dans le cadre de la coulée verte Francilienne des 200m inscrite au PLU, de nombreuses acquisition ont eu lieu, qu'attend-on pour boiser ses 200m de large. Aucune étude de bruit du lycée léonard de Vinci pourtant proche de la Francilienne.</p> <p>La LCE inutile, il faut améliorer les pistes vélos qui traverse les zones d'activités sud Francilienne en goudron, et refaite l'éclairage plus adapté à la pratique du vélo en led.</p> <p>Refaire le CD133 en usure avancée de la chaussée, par un enrobé moins bruyant.</p> <p>Création d'un giratoire D46 angle ste Geneviève/St saens/Niemen/ allée de la Guette , reste une parcelle à acquérir avec emprise réserver à mettre au PLU de ste Geneviève des Bois qui sera révisé en 2023, côté st Michel la végétalisation a été faites ces dernières années. Prévu au schéma d'aménagement de st Michel depuis 1994.</p> <p>RN104 : il ne fait pas état d'un possible transfert au département qu'on parle depuis des mois, coupe des saules dépérissant entre les 2 voies, plantation d'autre variétés d'arbres, reprise en gestion des bassins d'eau pluviales qui servent souvent de décharge notamment à st Michel sur orge en face la MOUS. Personne sous évalué en terme de bruit à st Michel, camp gens du voyage au bord de la Francilienne au bout de la rue Clos Giboux et les entrepôts Décathlon de Brétigny.... Visible en vue aérienne depuis la Francilienne, en prenant la bretelle en allant vers Evry depuis le giratoire du Carouge de Brétigny..... Voilà, il y a beaucoup à dire et besoin d'actions concrète planifié sur 5 ans année par année.</p>	<p>Bien que ces cartes ne soient pas exhaustives, elles présentent des valeurs moyennes d'exposition au bruit et sont suffisantes pour élaborer le plan d'action de notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p> <p>Le PPBE a été élaboré par Cœur d'Essonne en étroite collaboration avec les communes de son territoire, dont la commune de St-Michel-sur-Orge. Des priorités ont été indiquées sur certains secteurs qui concernent votre commune et que vous soulevez dans votre contribution (voirie ferrée, RD46). Au-delà de ces secteurs, nous rappelons que les fiches actions qui constituent notre Plan s'appliquent à toutes les communes de l'Agglomération, y compris St-Michel-sur-Orge.</p> <p>Concernant les lycées, le PPBE n'a pas vocation à réaliser une étude de bruit sur ce type d'équipement et il n'existe pas d'obligation réglementaire à réaliser des études de bruit extérieur. Toutefois, le constructeur du lycée a dû réglementairement faire en sorte de respecter des niveaux sonores intérieurs réglementaires inférieurs à 35 dB(A) le jour, en tenant compte du classement sonore très bruyant de la RN 104 voisine (en catégorie 1). Nous vous invitons par ailleurs à vous rapprocher de la Région Ile-de-France, gestionnaire de cet équipement pour connaître les mesures d'atténuation du bruit mises en œuvre.</p> <p>La promotion du vélo est un sujet important pour notre Agglomération au regard de la nécessité de développer les mobilités alternatives à l'usage de la voiture au quotidien. Cela a par ailleurs un impact favorable sur le bruit en contribuant à limiter le nombre de voitures sur les routes. La fiche action n°1 fait référence à notre plan vélo, adopté en décembre 2020.</p> <p>Concernant la dégradation de chaussée de la RD133, notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement prévoit, dans son action 5, des mesures pour améliorer la qualité et la performance des infrastructures routières. Pour autant, la gestion de la RD133 relève de la responsabilité du Département de l'Essonne. Nous vous invitons à lui transmettre vos remarques à ce sujet.</p> <p>Les questions relatives à la fluidité du trafic routier sont en effet prépondérantes pour limiter le bruit. C'est d'ailleurs l'objet de la fiche action 3 de notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p> <p>Enfin, les habitations, temporaires ou pérennes que vous évoquez, ne sont pas situées sur une Aire d'Accueil des Gens du Voyage et ne relèvent donc pas de mesures de préservation à inscrire dans notre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.</p> <p>Pour conclure, la démarche de PPBE est bien entendu perfectible : il s'agit ici de la première version mutualisée de notre Agglomération, qui mettra ce plan à jour dès 2024, et ensuite tous les 5 ans.</p>
01/12/2022	Habitante de Sainte-Geneviève-des-Bois	<p>Bonjour, Depuis plusieurs années, un avion destiné à des cours de pilotage (loisirs) tourne constamment au dessus de la ville et de nos maisons, et surtout le week-end. C'est vraiment insupportable et inadmissible que pour des cours de pilotage toute une ville soit dans l'obligation de supporter les nuisances que cela génère. Il s'agit d'un petit avion blanc, certainement un bimoteur. Nous sommes plusieurs voisins à trouver cela scandaleux, que pour les loisirs de quelques uns, nous soyons autant impactés. Quant aux règles élémentaires de vivre ensemble (pas de tondeuse à gazon le dimanche après-midi ou après 18h le week-end, pas de musique forte dans les jardins etc...), ces règles ne semblent pas connues ou volontairement plus respectées. Nous sommes entrés dans un « je suis chez moi je fais ce que je veux » sans respect du voisinage. A l'image de la société. J'imagine que mon commentaire ne trouvera aucun écho mais au moins les choses sont dites.</p>	<p>La source de bruit liée à des cours de pilotage d'avion n'a pas été identifiée au cours de notre étude. Nous vous remercions pour votre alerte et allons mener des investigations complémentaires à ce sujet.</p> <p>Il peut en effet être difficile de faire respecter les règles et comportements individuels en matière de bien vivre ensemble. Pour autant, les problèmes liés aux bruits de voisinage peuvent souvent être résolus par le dialogue et un rappel des règles de bon voisinage. Notre Plan de Prévention du Bruit pour l'Environnement intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers (actions n° 14 et n°15).</p>
01/12/2022	Habitant de Morsang-sur-Orge	<p>Bonjour, Les vitesses des zones 30 et de 50 sont parfois non respectés par les automobilistes et les motards, donc des nuisances sonores sans parler des coups de klakonne pour un oui où un non. L'aboïement des chiens du quartier dont la mairie n'arrive pas à se faire entendre par leur maître. Les avions l'été pour des raisons de travaux sur Orly. Cordialement</p>	<p>Les bruits routiers que vous évoquez relèvent des comportements des conducteurs de ces véhicules. Il en est de même pour les bruits de voisinage qui peuvent souvent être résolus par le dialogue et un rappel des règles de bon voisinage. Notre Plan de Prévention du Bruit pour l'Environnement intègre des actions d'information et d'incitation à des comportements citoyens de la part des usagers, notamment de la route (actions n° 14 et n°15). Par ailleurs, gendarmes, policiers nationaux et municipaux peuvent sanctionner ce type de conducteur, ou de deux-roues bruyants par exemple, sans même avoir recours à un appareil sonométrique (article R318-3 du code de la route).</p> <p>La question du bruit des avions est soulevée par l'ensemble des agglomérations autour de l'aéroport, dont la nôtre. La problématique des travaux d'été qui génèrent de nombreuses nuisances sonores dues aux rotations inhabituelles des avions est régulièrement évoquée et est intégrée au Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de cette infrastructure, nous vous invitons à vous y référer pour prendre connaissances des mesures de prévention qui y sont inscrites.</p>

PIÈCES JOINTES DE LA CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ORGE HUREPOIX ENVIRONNEMENT SUR LE PROJET DE PPBE

➤ Avis de l'association Orge Hurepoix Environnement sur le plan d'actions du PPBE de Cœur d'Essonne Agglomération

Les axes d'actions	Les actions	Avis sur les axes d'actions proposés	Avis sur les actions proposées
Axe 1 : Prévenir et réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	Action 1 : Développer les liaisons douces et le recours des usagers aux modes doux	Axe 1 : Prévenir et réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	<p>Action 1 : Cette action est la plus détaillée des actions retenues, avec la mise en avant du "schéma directeur d'itinéraires cyclables de Cœur d'Essonne", dans le plan vélo adopté le 17 122020, mais il convient qu'elle ne reste pas au stade de l'annonce et de la communication. Il est regrettable :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 que la <u>réalisation d'aménagement de pistes cyclables, phase 1 de 2021 à 20123, soit reportée de plusieurs et longues années</u>, par rapport au planning initial faute de budget, - 2 que <u>de très nombreuses pistes retenues reprennent le tracé de voies cyclables en plein champ</u>, sans utilité pour l'usage du vélo au quotidien, condition d'un mode de transport doux alternatif à la voiture, - 3 qu'il ne soit pas tenu compte de la <u>nécessaire prolongation de la voie cyclable sur le territoire intercommunal en direction de Marolles en Hurepoix</u>, au regard de l'exemplaire piste cyclable réalisée entre St Yon et Boissy sous St yon par la communauté de communes entre Juine et Renarde, - 4 que <u>les pistes existantes soient mal entretenues</u> (notamment à Breuillet, le long de la ligne Cdu RER, coté gymnase et à Egly).
	Action 2 : Permettre et encourager le recours aux alternatives à la voiture individuelle : amélioration de l'offre en transports en commun et promotion du covoiturage		<p>Action 2 : Ces propositions sont insuffisantes du fait :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 <u>des défauts de mise en œuvre du plan vélo exposés ci-dessus</u>, - 2 <u>des graves dysfonctionnements de la ligne C du RER C</u>, qui ne retrouvera son niveau de fonctionnement de 2000 qu'en 2030, - 3 <u>de l'abandon du financement par la Région Ile de France de la voie de bus en site propre sur la RN 20</u> faute d'emprise foncière programmée en amont, - 4 <u>de l'extension et de la création importantes de zones d'activités commerciales, d'entreprises, de la construction de centaines de logements à la périphérie</u> ce qui impose largement le recours prioritaire à la voiture, la destruction des commerces de centre-ville et l'extension incessante du réseau routier (prochaine ZAC dénommée Val Vert de même superficie que la ZAC de la Croix Blanche, ouverture récente d'Amazon sur le site de l'ancien CEV de Brétigny sur Orge, récente extension de la zone d'activités commerciales de Brétigny sur Orge)..... <p>Au regard, l'aménagement de quelques pôles gares, de la gare routière Val Vert Croix Blanche, l'extension à la zone sud de services de transport à la demande ne peuvent suppléer le défaut d'un aménagement du territoire cohérent. Se reporter sur ce sujet, au livre d'Olivier Razemon : "Comment la France a tué ses villes", Edition Rue de L'échiquier.</p>
	Action 3 : Agir sur la fluidité du trafic		<p>Action 3 : L'action efficace et décisive pour réduire le trafic automobile et la pollution sonore et de l'air serait la remise en cause du projet d'aménagement du territoire intercommunal en mettant un terme à la destruction des terres agricoles pour l'accueil d'entreprises et de commerces loin des centres-ville et au choix d'un développement de l'habitat le long et à proximité des grands axes routiers.</p> <p>A noter que le SCOT de Cœur d'Essonne Agglomération, en refusant dès son adoption, l'abandon, notamment, du projet de la ZAC des Belles-Vues, sur les communes d'Arpajon et Ollainville (plus de 40 ha de terre agricole détruits), et du projet Val-Vert (près de 80 ha de terre agricole détruits) a délibérément ignoré l'orientation du Zéro Artificialisation Nette (ZAN), désormais inscrite dans la loi au regard de l'urgence climatique.</p> <p>Ce qui est grave car mensonger est l'exposé du schéma directeur de la RN20 puisque celui-ci a été vidé de sa substance par l'abandon officiel</p>

			du financement régional du projet d' aménagement de la voie de bus en site propre. http://www.leparisien.fr/essonne-91/essonne-il-n-y-aura-pas-de-bus-en-site-propre-sur-la-n-20-15-10-2019-8173362.php
	Action 4 : Agir sur la vitesse de circulation en lien avec les villes de l'Agglomération		Action 4 : La réduction de la vitesse de la circulation n'est pas d'une efficacité assurée contre les nuisances sonores. En effet, l'on constate que la pose de chicanes ou de coussins berlinois aggravent souvent les nuisances sonores du fait d'un mode de conduite automobile de nombreux conducteurs qui freinent puis accélèrent brusquement sur la totalité de la voirie aménagée.
	Action 5 : Améliorer la qualité et la performance des infrastructures terrestres		Action 5 : Améliorer la qualité et la performance des infrastructures routières ne peut se réaliser que sur une partie limitée de la voirie routière. L'on constate en effet, faute de budget suffisant, une dégradation de la majorité des voies routières sur le territoire intercommunal.
	Action 6 : Contribuer à la réduction des nuisances sonores liées au trafic ferré		Action 6 : Le renouvellement des voies ferrées et la rénovation des traversées ont apporté une réduction des nuisances sonores et une amélioration notable du confort des passagers. Il n'empêche, la construction récente de nombreux immeubles à proximité immédiate des voies ferrées, notamment sur d'anciens terrains SNCF (à Breuillet et à Arpajon notamment) rend nécessaire la poursuite de ces améliorations
	Action 7 : Contribuer à la réduction des nuisances sonores liées au trafic aérien		<p>Action 7 : Avis donné avec le concours de Claude Carsac, référent d'Essonne Nature Environnement (ENE) et de France Nature Environnement Ile de France (FNE IDF) sur ce sujet.</p> <p>Pour nous qui défendons ceux qui subissent les nuisances le point essentiel est bien mentionné Action 7, Page 73, 4ème paragraphe : « Les valeurs seuil et les indicateurs retenus concernant l'exposition au bruit aérien, conduisent à la production d'une cartographie vierge, alors que le territoire fait l'objet de survols aériens générant des nuisances sonores pour les habitants. ».</p> <p>Il est également mentionné à plusieurs reprises qu'il faudrait des indicateurs de pics de bruit (P. 11 & 73) et il est fait référence aux recommandations de l'OMS qui sont 10 dB moins élevées que les valeurs officielles de dépassement de seuil de bruit (P. 8).</p> <p>Or, si les cartes de bruit produites sont vierges alors que les habitants subissent la pollution sonore due aux survols aériens c'est bien parce que les indicateurs officiels (Lden et Ln) sont des moyennes de bruit sur l'année qui ne mesurent pas réellement le phénomène complexe de gêne sonore, et que les valeurs de dépassement de seuil sont bien trop élevées par rapport aux recommandations de l'OMS. Rappelons que la pollution sonore menace, à terme, la santé des populations survolées.</p> <p>Nous regrettons que dans le projet de PPBE le lien ne soit pas fait plus clairement entre le constat de la cause par exemple dans une « Info » comme celle concernant l'OMS bas de page 8.</p> <p>Le communiqué de presse de l'association DRAPO ci-joint rappelle que de nombreuses communes de l'agglomération sont fortement impactées par les nuisances aériennes : Arpajon, Breuillet, Bruyères le Châtel, Egly, Ollainville, Saint Germain lès Arpajon. (annexe 2)</p> <p>Trois remarques complémentaires En B. Bilan de la CBS, page 10, 4ème paragraphe et carte en bas de page. Il conviendrait de mentionner plus clairement que la zone en vert Lden 45-50 dB(A) correspond en fait aux recommandations OMS.</p> <p>Et page 11, 2ème paragraphe et carte source DGAC . Bien sûr cette carte illustre le lien naturellement fait entre altitude de survol et nuisance. Mais cette illustration laisse à croire que ce sont les seuls survols de l'agglomération alors que celle-ci est également survolée par deux autres trajectoires : - le « couloir Eurocontrol » d'arrivée face à l'ouest, à plus haute altitude et néanmoins bruyant. - Et en configuration face à l'est les décollages en direction de l'ouest qui survolent bruyamment (beaucoup de gros porteurs) le nord de l'agglomération après un virage serré en Seine-et-Marne. Illustrer l'ensemble des trois catégories de survols serait plus correct.</p>

			<p>Et enfin en 5. résumé non technique du PPBE, Axe1 nous trouvons la seule mention concernant les avions : « Une vigilance accrue sera également maintenue vis-à-vis des nuisances aériennes afin d'en réduire leurs impacts sur les populations du territoire (action 7). » bien trop faible. Un rappel des causes conduisant à des cartes de bruit vierges malgré l'existence de pollution sonore serait le bienvenu.</p> <p>Rappelons qu'Emmanuel Désert est délégué suppléant d'ENE au sein de la CCE d'Orly. A défaut de représentation des élus locaux des communes de Cœur d'Essonne Agglomération au sein de cette commission, un partenariat et un échange d'informations pourrait être engagé sur ce sujet sensible pour la population, avec un élu référent de Cœur d'Essonne Agglomération et un représentant du comité de coordination du CODEVIC.</p>
<p>Axe 2 : Intégrer l'enjeu du bruit dans les documents de planification, les projets d'aménagement et renforcer l'isolation acoustique des bâtiments</p>	<p>Action 8 : Intégrer le PPBE au SCoT dans le cadre de sa révision.</p>	<p>Axe 2 : Intégrer l'enjeu du bruit dans les documents de planification, les projets d'aménagement et renforcer l'isolation acoustique des bâtiments</p>	<p>Action 8 : Intégrer le PPBE au Scot dans le cadre de sa révision relève de l'évidence mais arrive après la bataille. Il aurait été constructif d'intégrer la lutte contre la pollution sonore comme objectif majeur du SCOT au regard de la sensibilité de la population à cette pollution, en totale contradiction avec les choix d'urbanisation de Cœur d'Agglomération le long des grands axes routiers et des voies ferrées. A la réalisation tardive du PPBE s'ajoute le retard conséquent de plans prospectifs importants pour la santé publique et la qualité de vie des habitants de l'intercommunalité. Il est notamment incompréhensible que le Plan Climat Air Energie du Territoire, document essentiel face à la montée des périls environnementaux ne soit pas prévu avant 2024 alors que la date limite fixée par l'Etat était 2018, Un courrier de requête a été adressé au Président de l'agglomération le 25 janvier dernier avec copie à M le Préfet (annexe n°1).</p>
	<p>Action 9 : Accompagner les villes pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et à la préservation des zones calmes dans leur PLU.</p>		<p>Action 9 : Nous doutons de l'efficacité de l'accompagnement des villes, pour intégrer les enjeux liés à la réduction des nuisances sonores et assurer la préservation de zones calmes, au regard du désintérêt manifeste de l'agglomération à l'égard de tous les documents prospectifs requérant sa contribution et son concours. Rappelons en particulier l'absence d'avis, en 2017, de l'agglomération sur le projet de PPA de l'île de France en dépit des relances des services de l'Etat et du classement des 21 communes adhérentes en zone sensible sur le plan de la pollution de l'air. Rappelons également que les communes n'ont pas transféré la compétence urbanisme à l'agglomération et que les services urbanisme des villes conservent toute leur compétence et leur expérience</p>
	<p>Action 10 : Accompagner les aménageurs et les maîtres d'ouvrage pour intégrer le bruit dans les projets d'aménagement, de construction et les projets urbains</p>		<p>Action 10 : Remarques similaires à celles formulées pour l'action 9.</p>
	<p>Action 11 : Intégrer les enjeux du bruit dans le cadre de la réflexion sur l'évolution de la RN20.</p>		<p>Action 11 : L'intégration des enjeux du bruit dans le cadre de la réflexion sur l'évolution de la RN20 interviendrait bien tardivement puisque les principales opérations d'urbanisation le long de la RN 20 sont en cours de réalisation. Les ZAC concernées sont : la Mare aux Bourguignons à Egly, le Souchet à La Norville, les Belles-Vues à Arpajon et Ollainville</p>
	<p>Action 12 : Améliorer l'isolation acoustique des bâtiments publics : intégrer des critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics lors de l'achat des équipements ou de la construction/rénovation de bâtiments l'achat des équipements ou de la construction/rénovation de bâtiments communaux ou intercommunaux</p>		<p>Action 12 : L'isolation acoustique des bâtiments publics projetée ne peut qu'être encouragée à la fois pour le bien être des usagers et les réductions de consommation d'énergie ainsi favorisées.</p>

	Action 13 : Accompagner les particuliers, les copropriétés, les bailleurs et les entreprises pour une meilleure isolation acoustique des logements et des entreprises pour une meilleure isolation acoustique des logements et des bâtiments tertiaires privés.		Action 13 : Il est bien noté que Cœur d'Essonne Agglomération porte depuis 2016 un Espace Info Énergie (EIE), un service public de proximité qui a une mission d'accueil, d'information. Cependant, cette agglomération ne disposerait d'un seul conseiller info/énergie pour assurer les différentes missions exposées ce qui est très insuffisant sur un territoire de 230 000 habitants. Il s'agit de Mael Montraisin qui est intervenu en octobre dernier pour animer, avec compétence, une conférence- débat, organisée à Breuillet par l'association Breuillet-Nature, sur le thème : "Face à la pénurie d'énergie, comment réagir ? Les actions urgentes à engager".
Axe 3 : améliorer la connaissance, informer et sensibiliser	Action 14 : Mettre en place des outils d'amélioration de la connaissance collective et de suivi de l'environnement sonore du territoire	Axe 3 : améliorer la connaissance, informer et sensibiliser	Action 14 : On ne peut que soutenir cette démarche, face au défaut de prise en compte de la pollution sonore dans de récents et nombreux choix d'urbanisation sur le territoire de l'agglomération.
	Action 15 : Mettre en place une politique d'information et d'incitation à des comportements citoyens en lien étroit avec les villes de l'Agglomération.		Action 15 : On ne peut que soutenir cette démarche de pédagogie auprès du public tout en rappelant que l'agglomération, par ses choix d'urbanisation, doit démontrer sa capacité de conversion à cette problématique environnementale. L'efficacité de cette orientation suppose également de renforcer les effectifs de Espace Info Énergie (EIE) .

➤ Les remarques générales sur le projet de PPBE :

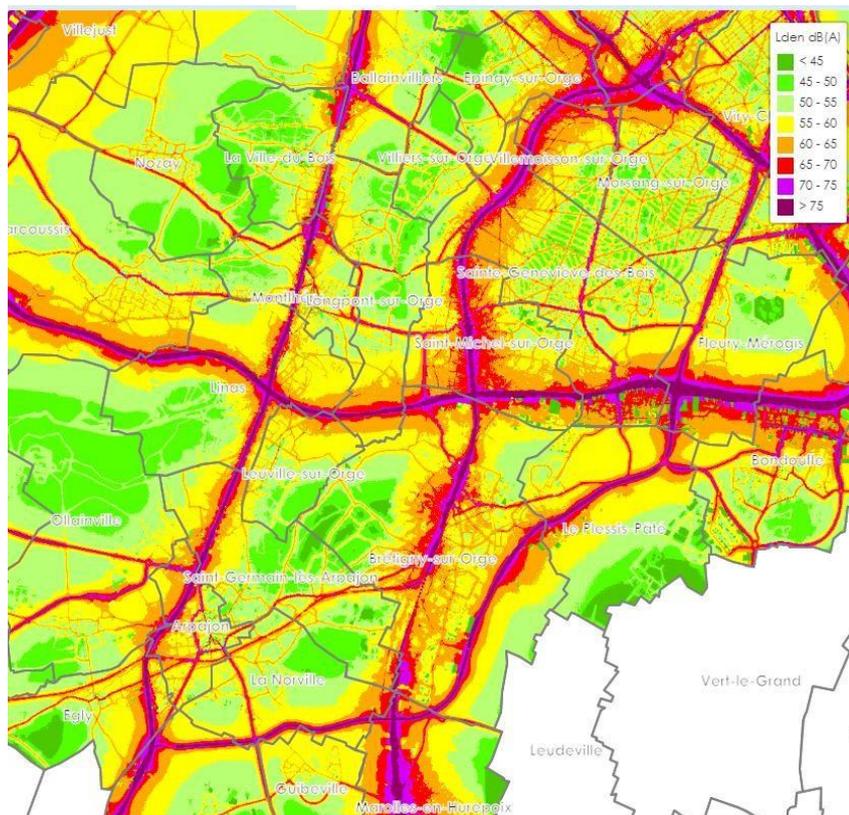
- 1- Comme il est explicité dans l'avis détaillé sur les 15 actions proposées, **le PPBE intervient après la bataille**, c'est à dire après la réalisation ou l'autorisation :
 - de nombreux programmes de construction de logements le long des grands axes routiers et des voies ferrées soumis à d'importantes nuisances sonores,
 - d'importantes zones d'activités à l'origine d'importantes nuisances sonores par le trafic routier qu'elles génèrent.

La page 5 du projet de PPBE réalisé par le bureau d'étude " Impédance Environnement" précise "ainsi le présent document répond à la troisième échéance (2018) pour l'élaboration du PPBE de la Communauté d'Agglomération, même si du point de vue du calendrier européen, sa période de mise en œuvre inter croisera la quatrième échéance (2023)".

- 2- **Il est regrettable que de nombreuses communes adhérentes n'aient pas répondu au questionnaire qui leur a été adressé sur les actions et investissements réalisés ou engagés pour réduire les nuisances sonores.** (p18 et suivante du PPBE)
- 3- **Il est dommage que le Conseil de développement et d'implication citoyenne (CODEVIC) ne se soit pas saisi du projet de PPBE pour favoriser la concertation citoyenne et la mobilisation des communes alors que la pollution sonore est considérée comme la pollution majeure par une majorité de français.** (<https://www.coeuressonne.fr/lagglo/fonctionnement-de-lagglo/conseil-de-developpement-et-dimplication-citoyenne-codevic/>).
- 4- **Le PPBE devrait faire partie de la démarche de projet de territoire de Cœur d'Essonne Agglomération** ce qui n'est pas le cas au regard de l'adoption du SCOT sans prise en compte de cette problématique. Cette négligence se constate également pour d'autres documents prospectifs recommandés par l'Etat. (courrier du 25 01 23 transmis à M le Président de Cœur d'Essonne Agglomération ci-joint).
- 5- **Le projet de territoire porté par le récent SCOT de cette nouvelle agglomération a renforcé les nuisances environnementales constatées sur ce territoire** dont les nuisances sonores sans prise en compte non plus de la nouvelle orientation du Zéro Artificialisation Nette encouragée par l'Etat et fixée désormais règlementairement. Tout est lié : de mauvais choix d'urbanisation le long des grands axes routiers et, dans une moindre mesure, des voies ferrées, sont à l'origine des principales nuisances environnementales subies par les habitants comme l'atteste le plan en bas de page.
Ce constat est source d'inquiétude dans un contexte financier qui est défavorable : la réalisation du plan vélo a pris un important retard, la Région Ile de France, faute d'emprise foncière adaptée, a exposé publiquement son désengagement financier du projet de voie de bus en site propre sur la RN 20, la coûteuse et récente réfection du CD 19 à Brétigny sur Orge pour réduire la gêne sonore des riverains excédés ne pourra être poursuivie le long des autres grands axes routiers, faute de crédit.
<http://www.leparisien.fr/essonne-91/essonne-il-n-y-aura-pas-de-bus-en-site-propre-sur-la-n-20-15-10-2019-8173362.php>
- 6- **La grande absente : la nuisance aérienne qui touche de nombreuses communes du territoire.**
"Or, si les cartes de bruit produites sont vierges alors que les habitants subissent la pollution sonore due aux survols aériens c'est bien parce que les indicateurs officiels (Lden et Ln) sont des moyennes de bruit sur l'année qui ne mesurent pas réellement le phénomène complexe de gêne sonore, et que les valeurs de dépassement de seuil sont bien trop élevées par rapport aux recommandations de l'OMS. Rappelons que la pollution sonore menace, à terme, la Santé des populations survolées."
Le communiqué de presse de l'association DRAPO ci-joint rappelle que de nombreuses communes de l'agglomération sont fortement impactées par les nuisances aériennes : **Arpajon, Breuillet, Bruyères le Châtel, Egly, Ollainville, Saint Germain lès Arpajon.**
- 7- **Il est essentiel de faire vivre le futur PPBE**, notamment :
 - en mettant en place des outils de suivi des actions retenues,

- en assurant des actions d'animation adaptées notamment dans le cadre de la journée sans voiture chaque mois de septembre et des forums des associations sur la base notamment des réunions et des expositions proposées notamment par les association Airparif , Bruitparif , DRAPO, FNE IDF (<https://www.bruitparif.fr/mobiliser/>, <https://www.airparif.asso.fr/>, <http://drapo.info/>, <https://fne-idf.fr/theme-sante-environnement/161-nuisances-aeriennees>)
- en créant un partenariat avec les associations environnementales et le CODEVI sur les actions à engager contre les pollutions sonores, de l'air et visuelles qui sont souvent liées.
- en relançant les communes qui n'ont pas répondu au questionnaire sur les travaux et actions réalisés ou engagés sur leur territoire pour réduire la pollution sonore.

Cartes de zones de bruits cumulés (voitures, bus et camions) <https://carto.bruitparif.fr/zone/91>



➤ **Courrier de requête d'Orge Hurepoix Environnement adressé au Président de l'agglomération le 25 janvier 2023 :**

LRAC : N° 1A 053 002 5135 0

Objet : demande de respect des recommandations et obligations environnementales fixées par l'Etat

Monsieur le Président,

Comme vous le savez, pour faciliter la prise en charge et le débat public, des recommandations et obligations environnementales fixées par l'Etat se rapportant au projet de territoire de Cœur d'Essonne Agglomération, nous avons adressé, le 5 décembre 2022, une lettre au Président du Conseil de développement et d'implication citoyenne (CODEVIC),

courrier qui a été suivi d'une rencontre positive avec les représentants du Comité de coordination de ce Conseil, le 19 janvier dernier.

Nous avons pris acte que le CODEVIC ne peut s'autosaisir des dossiers présentés ci-dessous ce qui rend indispensable le présent courrier.

Pourriez-vous nous indiquer l'origine des retards et le planning de mise en œuvre des différents plans se rapportant au projet de territoire intercommunal dont la mise en œuvre vous incombe ?

Nous saisissons parallèlement Monsieur le Préfet pour solliciter sa vigilance sur le respect des démarches à engager ou à poursuivre.

Le Plan de Protection de l'Air (PPA) Ile de France, à ce jour non respecté :

Le Plan de Protection de l'Air Ile de France 2018/ 2025 recommande l'adoption par les agglomérations d'un PCAET et d'un PLD. Cette recommandation est essentielle au regard de la contribution de Cœur d'Essonne Agglomération à la pollution de l'air (Croix Blanche, Amazon et nombreux centres commerciaux en dehors de la ville dont celui de Brétigny sur Orge). https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/projet_feuille_de_route_v15.pdf

Le Plan Climat Air Energie et Territoire (PCAET) reporté en 2024 :

Légalement, le Plan Climat Air Energie et Territoire (PCAET) de Cœur d'Essonne Agglomération aurait du être adopté, le 31 décembre 2018. Il a été finalement indiqué, suite aux échanges sur la révision de PLU de Breuillet, qu'il ne serait pas adopté avant 2024.

Faut-il rappeler que ce plan, dont le respect s'impose aux communes qui élaborent ou révisent leur PLU, est considéré comme un outil essentiel pour la mise en œuvre de la transition écologique reconnue désormais urgente?

PLAN LOCAL DES DEPLACEMENTS (PLD), pour demain?

Le projet de territoire de Cœur d'Essonne adopté en 2018 prévoit la réalisation d'un nouveau Plan Local des Déplacements qui, à ce jour, n'aurait pas été adopté. <https://www.coeuressonne.fr/lagglo/documents-structurants/plan-local-des-deplacements/>

Faut-il rappeler l'enjeu majeur sur le plan sanitaire d'un PLD au regard à la fois de la place prépondérante des transports, dans la pollution de l'air, et de la localisation de l'ensemble des communes de Cœur d'Essonne Agglomération dans la zone des communes d'Ile de France touchées fortement par la pollution de l'air ? <https://www.driee.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/jpg/carte-zone-sensible.jpg>

Sans attendre la fin de la révision engagée du Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF), il paraît judicieux, que dans le cadre d'une concertation adaptée, un état des actions à engager ou à poursuivre au service d'une mobilité moins polluante soit engagée. <https://www.iledefrance-mobilites.fr/le-plan-de-deplacements-urbains-d-ile-de-france>;

Absence de Plan de Prévention du Bruit dans L'environnement (PPBE) .

Cœur d'Essonne Agglomération ne dispose pas à ce jour d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement sur leur territoire (PPBE).

Or, comme il est rappelé sur son site : " Toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants [...] ont l'obligation de réaliser une cartographie du bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sur leur territoire (PPBE)". A titre d'exemple : <https://www.bruitparif.fr/le-ppbe-de-paris-saclay-est-publie/> articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'Environnement

Le projet de PPBE, très récemment soumis à enquête publique, découvert incidemment sur le site Cœur d'Essonne Agglomération, a fait l'objet d'une publicité minimale ce qui est dommageable au regard de la grande sensibilité de la population à la pollution sonore et du très petit nombre de communes adhérentes à l'intercommunalité (2 sur 21, sous réserve de confirmation) qui ont répondu au questionnaire qui leur a été adressé sur les initiatives municipales de réduction de bruit.

SCOT : la ville à la campagne sans plus de campagne ?

Il convient d'attirer l'attention sur la contradiction majeure du SCOT de Cœur d'Essonne Agglomération qui affirme comme priorité d'aménagement du territoire : " la ville à la campagne" et qui porte la responsabilité de la destruction conséquente de terres agricoles sans prise en compte de l'orientation prioritaire du Zéro Artificialisation Nette fixée réglementairement.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de nos cordiales salutations.

Le Président

➤ **Le communiqué de presse de l'association DRAPO :**



Le ciel appartient aussi à ceux qui demeurent dessous

Communiqué de Presse



Le bruit des avions d'Orly : mauvais pour la Santé de près de 480 000 Franciliens.

Nos associations le répètent inlassablement depuis des années, sans être réellement entendues, mais nous venons de recevoir le renfort de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dont la mission est notamment de définir les niveaux d'exposition au bruit, aérien notamment, à ne pas dépasser pour raison de Santé Publique :

Le bruit des avions d'Orly n'est pas une simple gêne mais, à long terme, il réduit la durée de vie en bonne santé des populations qui le subissent.

A Bâle, le 10 octobre dernier¹ l'OMS a notablement abaissé les niveaux limites de bruit recommandés, à la suite d'un processus rigoureux d'analyse de la littérature pertinente par deux groupes d'experts indépendants.

Pour le bruit produit par les avions, la nouvelle recommandation est de ne pas dépasser 45 dB Lden.

En reportant cette limite sur les cartes utilisées pour définir le Plan de Gêne Sonore (PGS) d'Orly, et avec les mêmes hypothèses de trafic, on constate que sont concernées :

Une commune des Hauts de Seine ; 3 communes des Yvelines ; 14 communes de Seine et Marne ; 19 communes du Val de Marne ; et 44 communes de l'Essonne. Liste au verso.

En croisant avec la base de données IAU Ile-de-France on peut estimer à près de 480 000 le nombre d'habitants du sud-francilien impactés quant à leur santé !

Il est grand temps, non pas comme le prévoit le projet de loi PACTE récemment adopté, de privatiser pour favoriser le « développement »² de l'aéroport, mais de tout faire pour diminuer les nuisances sonores telles que ressenties par les populations et ainsi de préserver leur Santé.

Contact PRESSE : Gérard BOUTHIER, président de DRAPO contact@drapo.info 06 80 67 31 67

1 <http://www.euro.who.int/fr/media-centre/sections/press-releases/2018/press-information-note-on-the-launch-of-the-who-environmental-noise-guidelines-for-the-european-region>

2 Le projet de loi PACTE, articles 44 à 50 concernant la privatisation d'Aéroports de Paris, mentionne 6 fois le développement des aéroports sans aucune mention aux nuisances, bruit et pollution Nox et particules fines.

ANNEXE 6 : LEXIQUE SOMMAIRE DES ABRÉVIATIONS

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
ADP	:	Aéroports de Paris
APRR	:	société des Autoroutes Paris Rhin Rhône
BHNS	:	Bus à Haut Niveau de Service
CBS	:	Cartographie de Bruit Stratégique
CCAR	:	Commission Consultative d'Aide aux Riverains
CCE	:	Commission Consultative de l'Environnement (aéroport de Paris-Orly)
CD	:	Conseil Départemental
CDEA	:	Cœur d'Essonne Agglomération
CE	:	Commission Européenne
CEREMA	:	Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CEP	:	Conseil en Energie Partagé
CH	:	Centre Hospitalier
CidB	:	Centre d'information et de documentation sur le Bruit
CMA	:	Chambre des Métiers et de l'Artisanat
CMP	:	Centre Médico-Psychologique
CRTE	:	Contrat de Relance et de Transition Ecologique
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
DOO	:	Document d'Orientation et d'Objectifs (du PLU ou du SCoT)
$D_{nT,A,tr}$:	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
EIE	:	Espace Info Energie
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
CDEA	:	Cœur d'Essonne
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 _d ou L _{day}	:	Indice sonore européen du jour (période 6h-18h en France)
L _{den}	:	Indice sonore européen sur 24h « jour-soir-nuit »
L _e ou L _{evening}	:	Indice sonore européen du soir (période 18h-22h en France)
L _n ou L _{night}	:	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
ORT	:	Opération de Revitalisation de Territoire
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
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)
SNCF Réseau	:	Gestionnaire national des infrastructures du Réseau Ferré National
SPTC	:	Site propre de transports en commun
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



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
www.impedance.fr

