

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental



**Pôle Architecture et Environnement**  
Direction du Développement Durable

Hôtel du département

94054 CRETEIL CEDEX



# Sommaire

Introduction.....	5
1 CADRE REGLEMENTAIRE.....	5
1.1 La Directive européenne 2002/49/CE et les principaux textes réglementaires de référence .....	5
1.2 Les obligations du Conseil Général.....	6
1.3 Le contenu réglementaire du PPBE .....	7
2 SYNTHÈSE DE LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT .....	8
2.1 Le Val-de-Marne, un territoire très impacté par de nombreuses infrastructures de transport .....	8
2.2 Le réseau départemental et les courbes de bruit des routes départementales.....	9
2.3 Les riverains de routes départementales surexposés au bruit .....	9
2.4 Les établissements sensibles surexposés .....	11
3 LES ZONES CALMES DU VAL-DE-MARNE : DÉFINITION ET OBJECTIFS DE PRÉSERVATION .....	12
4 OBJECTIFS DE RÉDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSÉES DÉPASSANT LES VALEURS LIMITES. 14	
4.1 Protéger les riverains dans les zones prioritaires.....	14
4.2 Protéger les occupants des établissements sensibles départementaux.....	15
4.3 Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales.....	15
4.4 Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques.....	15
4.5 Développer la connaissance en matière de bruit et sensibiliser la population .....	15
5 MESURES VISANT À PRÉVENIR OU À RÉDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT ARRÊTÉES AU COURS DES 10 ANNÉES PRÉCÉDENTES.....	16
5.1 Mesures de prévention et de sensibilisation .....	16
5.2 Mesures de réduction du bruit des infrastructures terrestres.....	17
5.3 Mesures de réduction du bruit pour les bâtiments et les espaces verts .....	17
5.4 Mesures visant à prévenir ou réduire le bruit du réseau routier départemental.....	18
6 MESURES VISANT À PRÉVENIR OU À RÉDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PRÉVUES DANS LES 5 ANNÉES À VENIR.....	20
6.1 Principe de priorisation des zones.....	20
6.2 Protection des riverains surexposés au bruit dans les zones prioritaires .....	22
6.3 Protection des occupants des établissements sensibles départementaux.....	23
6.4 Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales.....	24
6.5 Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques.....	25
6.6 Développer la connaissance en matière de bruit et sensibiliser la population .....	27
6.7 Choix des mesures retenues et analyse des coûts et avantages.....	27
6.8 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit .....	27

## Résumé non technique

Le bruit est reconnu aujourd'hui comme la première nuisance au domicile. Les transports constituent les principales sources de nuisances sonores incriminées avec, en tête, la circulation routière.

Au-delà de la gêne ressentie, le bruit constitue aujourd'hui un problème de santé publique. Il peut entraîner des effets sanitaires, dont les plus caractéristiques sont les lésions de l'appareil auditif, mais également des manifestations du type hypertension artérielle, troubles du sommeil, du système cardio-vasculaire ou de la santé mentale.

Le bruit porte atteinte à la santé et au cadre de vie des val-de-marnais, qui sont particulièrement exposés au bruit des transports du fait des nombreuses infrastructures qui jalonnent le département.

Dans un tel contexte, l'engagement fort de l'Etat constitue au premier chef un élément incontournable en matière de réduction des impacts liés au bruit. A ce titre, la nécessaire implication de l'Etat afin de réduire les impacts sonores liés notamment aux infrastructures autoroutières traversant le Val-de-Marne doit être rappelée : couvertures ou protections phoniques complètes des autoroutes A4 et A6. Le report modal de passagers et de marchandises, vers respectivement les transports collectifs et le trafic fluvial ou ferré, doit faire l'objet d'une plus forte ambition. Ainsi, le Département s'inscrit dans une vision favorable à la réduction du trafic routier, aujourd'hui subi par tous, à travers sa politique volontariste en faveur du développement des grandes infrastructures de transport et les actions soutenues pour le désenclavement du port de Bonneuil-sur-Marne. Il est également souhaité que les déplacements piétons soient favorisés notamment par la qualité de traitement des espaces publics.

Le diagnostic acoustique territorial a été réalisé en 2012, à partir de la cartographie stratégique du bruit qui modélise (calculs et mesures) le bruit de l'ensemble des trafics routiers, ferrés et des aéronefs.

Il montre que 16 % de la population du Val-de-Marne est surexposée au bruit généré notamment par le trafic supporté par les routes départementales, soit environ 200 000 riverains. L'origine de ces impacts en matière de bruit résulte largement de flux de trafic générés par les poids lourds en transit sur le territoire val-de-marnais. Au-delà du trafic routier, les sources de bruit provoquant des nuisances sont d'origines diverses (infrastructures ferrées et aériennes, infrastructures routières non départementales) et relèvent donc de plusieurs acteurs simultanément.

Le bruit renforce par ailleurs les inégalités sociales, puisque les logements fortement exposés accusent une dévalorisation notable et, de fait, sont accessibles aux plus faibles revenus.

Pour l'ensemble de ces raisons sanitaires, environnementales et sociales, le Conseil général du Val-de-Marne, souhaite poursuivre son action de lutte contre le bruit, en se fixant de nouvelles priorités d'intervention dans les secteurs :

- où les niveaux d'exposition au bruit sont les plus élevés, et où la population est la plus exposée,
- qui abritent des populations particulièrement vulnérables : les ménages val de marnais en situation de précarité énergétique, les collégiens et les jeunes enfants évoluant au sein des équipements départementaux.

D'autre part, le Département souhaite mener des mesures de prévention pour maintenir des « zones calmes » sur son territoire. Ces zones calmes correspondent aux parcs départementaux, espaces préservés de l'urbanisation, remarquables par leur faible exposition au bruit et véritables lieux de ressourcement pour les val-de-marnais.



Réglementairement, le Conseil général du Val-de-Marne se doit d'établir un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), en tant que gestionnaire des voiries départementales de plus de 3 millions de véhicules par an (soit 8 200 véhicules par jour) et selon la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.

L'objectif du PPBE consiste à prévenir et à réduire les effets du bruit en recensant les actions engagées et celles programmées. Il s'agit également de protéger les zones calmes identifiées sur le territoire val-de-marnais.

Les pouvoirs publics, certes peuvent impulser la réduction du bruit sur les routes par des mesures techniques, mais c'est principalement par la réduction du nombre de véhicules, donc par le report modal des déplacements, que cette action est de loin la plus efficace.

Plus de 4 milliards de déplacements sont effectués annuellement en Val-de-Marne et plus d'un million et demi de déplacements en voiture par jour dans le département. Les Val-de-Marnais se déplacent en moyenne 3 fois et demi par jour, 99% de ces déplacements sont motorisés, mais 90% sont inférieurs à 5Km et 70% à 2Km.

Infléchir ces chiffres passe par une politique très active en report modal des déplacements de la voiture vers les transports en commun. C'est la raison des efforts consentis par le Département pour développer les transports en commun lourds tels que le métro du Grand Paris Express, les tramways T7, puis T9 en projet ainsi que les TCSP pour les lignes 183, 393, TVM puis TZen5 actuellement en projet.

Le projet de PPBE, élaboré sur la base de la carte de bruit départementale, a fait l'objet d'une consultation publique entre le 16 juin et le 15 septembre 2014.

Les résultats de cette consultation ont été pris en compte et sont consignés dans ce Plan.

Le PPBE sera applicable après approbation par l'assemblée délibérante du Conseil général, du 15 décembre 2014.

Il est révisable tous les cinq ans, ce qui porte à 2019 la prochaine édition.

Au travers de ce Plan, le Conseil général se fixe 5 objectifs à atteindre d'ici cette échéance :

- Protéger les riverains dans les zones prioritaires,
- Protéger les occupants des établissements sensibles départementaux,
- Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales,
- Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques,
- Améliorer la connaissance sur la thématique du bruit et la sensibilisation du public.

Au-delà des travaux d'entretien et de rénovation du patrimoine départemental, que ce soit la voirie, les bâtiments ou les parcs départementaux, le Conseil général inscrit dans son PPBE le renforcement de son action de prévention du bruit sur tous les projets et la préservation des zones calmes.

Enfin, le Conseil général poursuivra son action d'information et de sensibilisation auprès des Val-de-marnais et également d'amélioration de la connaissance par son soutien à Bruitparif auprès duquel il est engagé depuis sa création en 2005.

## ***Introduction***

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document réglementaire issu de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002. L'objectif du PPBE consiste à prévenir et à réduire les effets du bruit en recensant les actions engagées et celles programmées. Il s'agit également de protéger les zones calmes identifiées sur le département.

Le présent document constitue le PPBE du Conseil général du Val-de-Marne, après enquête publique, pour les routes de plus de trois millions de véhicules par an.

La rédaction du PPBE s'est appuyée sur les résultats du diagnostic acoustique territorial des infrastructures de transport du Val-de-Marne, édité en mars 2012.

Le projet de PPBE, approuvé une première fois en séance du Conseil général du 19 mai 2014 a fait l'objet d'une consultation publique durant 3 mois entre le 16 juin et le 15 septembre 2014, soit un mois de plus que la durée réglementaire. Les résultats de cette consultation ont été pris en compte et sont consignés dans ce rapport (annexes 10 et 11).

Le PPBE sera applicable après approbation par l'assemblée délibérante du Conseil général, du 15 décembre 2014.

Après adoption, le PPBE sera révisé tous les 5 ans.

## **1 CADRE REGLEMENTAIRE**

### ***1.1 La Directive européenne 2002/49/CE et les principaux textes réglementaires de référence***

La **directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002** relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres qui vise à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit sur la santé humaine.

Cette directive impose la réalisation de **cartes stratégiques du bruit** et de **plans d'actions** destinés à lutter contre les nuisances sonores, en particulier en provenance des infrastructures de transport et à protéger les zones calmes (ces zones calmes sont définies au paragraphe 5). Il s'agit également **d'informer les populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé**.

Les plans d'actions se déclinent en Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), dans lesquels les autorités compétentes s'engagent à mettre en œuvre des actions qu'elles auront déterminées afin d'atteindre les objectifs attendus. Les PPBE, sur la base d'un diagnostic initial à partir des cartes notamment, constituent ainsi des documents d'orientation et de programmation, qui recensent et prévoient les mesures pour traiter les zones et les bâtiments sensibles fortement exposés au bruit, ainsi que les zones calmes à préserver.

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la cartographie stratégique du bruit (CSB) et aux Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont cités ci-après:

- 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 (art. L. 572-1 à L572-11 et R572-1 à R. 572-11 du code de 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 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 10 mai 2011 relative à l'organisation et au financement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013.

Deux échéances sont fixées en fonction de la taille des infrastructures et des agglomérations concernées :

- 30 juin 2007 et 18 juillet 2008 pour les cartes stratégiques de bruit puis les plans d'actions relatifs aux grandes infrastructures (axes routiers dont le trafic dépasse les 6 millions de passages de véhicules par an, axes ferroviaires dont le trafic dépasse les 60 000 passages de trains par an, aéroports comptant plus de 50 000 mouvements par an) et aux agglomérations de plus de 250 000 habitants ;

- 30 juin 2012 et **18 juillet 2013** pour les cartes stratégiques de bruit puis les plans d'actions relatifs aux autres grandes infrastructures (axes routiers dont le trafic dépasse les 3 millions de passages de véhicules par an, axes ferroviaires dont le trafic dépasse les 30 000 passages de trains par an) et aux agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants ;

avec une **actualisation** de ces cartes et plans, au minimum **tous les 5 ans**.

## **1.2 Les obligations du Conseil Général**

Conformément à la Directive européenne du 25 juin 2002 et aux principaux textes réglementaires listés ci-dessus, le Conseil Général du Val-de-Marne a l'obligation d'élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E), en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, selon deux échéances :

- 1<sup>ère</sup> échéance 18 juillet 2008 (pour les routes de trafic supérieur à 6 millions véhicules/an, soit 16 400 véhicules/jour),
- 2<sup>nde</sup> échéance 18 juillet 2013 (pour les routes de trafic supérieur à 3 millions véhicules/an, soit 8 200 véhicules/jour).

Réglementairement, le Département doit ainsi réaliser successivement deux plans sur la base des cartes stratégiques de bruit (CBS) correspondantes « grandes infrastructures » de compétence départementale et nationale, arrêtées par le Préfet du Val-de-Marne.

Les CBS 1<sup>ère</sup> échéance de l'Etat concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules/an des grandes infrastructures routières, ont été approuvées par arrêté préfectoral n°2009-2010 du 3 juin 2009 modifié par l'arrêté n°2009/4602 du 17 novembre 2009. Elles sont consultables sur le site des services de l'Etat dans le Val-de-Marne :

<http://www.val-de-marne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Les-cartes-strategiques-du-bruit-et-PPBE>.

Les CBS 2<sup>nde</sup> échéance de l'Etat concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules/an des grandes infrastructures routières sont en cours d'élaboration.

Or le Département, dès 2006, par anticipation de la directive européenne, a initié et porté la réalisation d'une cartographie de l'environnement sonore sur tout le Val-de-Marne, sur l'ensemble du réseau routier sans limite de seuil de trafic (y compris les voies communales). Cette cartographie a servi de base commune aux villes et EPCI, compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques « agglomération », pour arrêter leurs cartes et répondre ainsi à leurs propres obligations réglementaires. Elle permet dès lors une analyse plus fine.

D'autre part, le PPBE du Département doit à terme comprendre tous les axes de plus de trois millions de véhicules par an, soit la plus grande partie du réseau départemental. Des priorités doivent être recherchées.

**Le présent document, élaboré par le Conseil général du Val-de-Marne sur la base de la carte de bruit départementale, constitue en conséquence le PPBE relatif aux infrastructures routières départementales concernées par la première échéance et la seconde échéance.**

### ***1.3 Le contenu réglementaire du PPBE***

Le contenu réglementaire est défini dans le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 (annexe 2 du PPBE) :

« I. Les plans de prévention du bruit dans l'environnement prévus au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement comprennent :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

## **2 SYNTHÈSE DE LA CARTOGRAPHIE STRATÉGIQUE DU BRUIT**

Les cartes départementales de bruit, document non opposable, permettent, par modélisation, recalée à partir de mesures in situ, une évaluation de l'exposition au bruit des populations sur une zone donnée.

La méthodologie et une animation en 3D sont consultables sur le site web suivant qui illustre la conception d'une carte de bruit : <http://www.cartesbruit94.fr/espacepedagogique.html>.

Elles représentent, à l'aide de courbes isophones tracées par tranche de 5dB, les niveaux sonores moyens générés par toutes les grandes infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien (Paris-Orly), fluvial, ainsi que les activités industrielles. Les sources de bruit à caractère fluctuant, local ou événementiel ne sont pas représentées sur cette carte.

Il existe également des cartes dites de dépassement de seuil, représentant l'ensemble des zones surexposées au bruit et pour lesquelles il serait nécessaire d'intervenir.

Ces deux types de cartes ont été utilisés pour dresser la partie diagnostic du PPBE du Département. Elles ont été finalisées en 2009 et complétées par une vaste campagne de mesures en 2010.

Ces cartes ont été validées par les communes et EPCI puis mises à leur disposition sur un site dédié : <http://www.cartesbruit94.fr/>. Elles sont également consultables sur le site web du Conseil Général : <http://www.cg94.fr/transports-voirie/16087-lescartes-de-bruit-en-val-de-marne.html>.

Pour le Département du Val-de-Marne, il s'agit d'un outil d'information des val de marnais sur leur niveau d'exposition et d'aide à la décision pour les projets d'aménagement du territoire. Ces cartes permettent notamment de repérer les bâtiments surexposés et d'engager des actions à la fois préventives et correctives.

### **2.1 Le Val-de-Marne, un territoire très impacté par de nombreuses infrastructures de transport**

Le département du Val-de-Marne est constitué de 47 communes sur un territoire de 245 km<sup>2</sup>. Il compte plus d'1,3 millions d'habitants concentrés surtout dans la partie nord délimitée par l'A86 avec en moyenne plus de 5 000 habitants au km<sup>2</sup> (4<sup>ème</sup> département le plus dense de France) et plus de 4 millions de déplacements par jour, dont 2/3 effectués par les val-de-marnais.

Le territoire est traversé par de nombreuses infrastructures de transport qui l'exposent particulièrement aux nuisances sonores, mais aussi à la pollution atmosphérique :

- les infrastructures routières (4 autoroutes A4, A86, A6, A106 de 48 km, 4 routes nationales RN6, RN19, RN186, RN406 de 28 km, 414 km de voirie départementale, 1 700 km de voirie communale),
- les infrastructures ferroviaires (5 lignes de RER, 3 lignes de métro, voies TGV, fret, 110 km),
- l'aéroport international de Paris-Orly dans la zone sud du département. La nuit, l'aéroport est soumis à un couvre-feu.

Les val-de-marnais sont exposés quotidiennement à d'autres sources de bruit (activités industrielles ou de loisirs, voisinage...), qui ne sont pas prises en considération dans ce PPBE.

D'après les cartes de bruit réalisées sur le département, le 1<sup>er</sup> constat à l'échelle du département montre que plus de 75% du territoire Val-de-marnais est soumis au bruit des infrastructures et 28% du territoire se situe dans des zones de dépassement des valeurs limites.

De jour, la quasi-totalité des 1,23 millions val-de-marnais ressentent cette présence du bruit et près d'un tiers (environ 400 000 personnes) vivent dans des habitations exposées à des dépassements de valeurs limites.

De nuit, 200 000 val-de-marnais sont exposés au-delà des valeurs seuils.

De plus, un tiers des établissements dits « sensibles » au bruit, à vocation de santé ou d'enseignement, sont surexposés au bruit.

Plus les communes sont proches de Paris, plus l'impact du bruit y est important. La partie sud du département reste néanmoins particulièrement touchée par le bruit du trafic aérien généré par l'aéroport d'Orly. Seule la partie Sud-Est du territoire, marquée par les intercommunalités du Haut-Val-de-Marne et du Plateau-Briard sont relativement épargnées.

L'annexe 1 détaille l'impact du bruit des infrastructures de transport sur le territoire.

## ***2.2 Le réseau départemental et les courbes de bruit des routes départementales***

Le réseau départemental, objet de ce PPBE, comprend 420 km de voirie. Il s'agit du réseau le plus étendu sur le territoire, en dehors du réseau routier communal. Sur ces 420 km, 70 km sont issus du transfert par l'Etat en 2006. L'Etat reste cependant gestionnaire du réseau autoroutier et du réseau national non concédé, où s'écoulent les plus importants débits de véhicules.

Sur ces 420 km, 306 km supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an (8 200 véhicules/j), ce qui correspond à **74% du réseau départemental à intégrer au PPBE**.

Les cartes de dépassement de seuil le long du réseau départemental représentent l'ensemble des zones exposées à un niveau de bruit routier, en journée, supérieur à 68 dB(A) et la nuit supérieur à 62 dB(A).

Ces cartes sont disponibles en annexe 9 : Atlas du bruit le long des routes départementales.

## ***2.3 Les riverains de routes départementales surexposés au bruit***

Les analyses menées montrent que 16% de la population est surexposée au bruit généré notamment par le trafic des routes départementales soit environ 200 000 riverains et que cela concerne environ 72% des 420 km de voirie que constitue le réseau départemental, soit environ 300 km.

De nuit, le trafic sur le réseau départemental impacte environ 9% de la population totale du Val-de-Marne, soit 107 300 riverains.

Les résultats de la modélisation sont des valeurs moyennes affectées à l'ensemble des occupants d'un même bâtiment, sans tenir compte de la localisation précise dans le bâtiment en question.

La méthode conduit donc à une surestimation du nombre de personnes exposées.

Le tableau page suivante présente le décompte général des personnes exposées au bruit.

Commune	Population totale (recensement de 1999)	Population en dépassement de seuil sur 24 h (Lden > 68dB(A))	Population en dépassement de seuil la nuit (Ln > 62 dB(A))
Ablon-sur-Seine	4 842	537	148
Alfortville	36 243	2 579	1 068
Arcueil	17 683	3 914	781
Boissy-Saint-Léger	15 190	282	5
Bonneuil-sur-Marne	15 949	1 184	461
Bry-sur-Marne	14 940	1 530	611
Cachan	25 159	4 883	1 081
Champigny-sur-Marne	74 161	13 403	9 078
Charenton-le-Pont	26 576	9 945	4 699
Chennevières-sur-Marne	17 918	1 480	556
Chevilly-Larue	18 148	3 452	1 369
Choisy-le-Roi	34 128	8 841	4 763
Créteil	82 110	7 310	3 561
Fontenay-sous-Bois	50 732	9 157	5 189
Fresnes	25 155	2 853	376
Gentilly	16 460	2 162	820
Haÿ-les-Roses	29 684	2 302	505
Ivry-sur-Seine	50 940	10 813	4 996
Joinville-le-Pont	17 392	4 992	2 402
Kremlin-Bicêtre	23 720	8 046	5 254
Limeil-Brévannes	17 641	701	386
Maisons-Alfort	53 635	11 076	4 651
Mandres-les-Roses	4 110	607	94
Marolles-en-Brie	5 232	100	0
Nogent-sur-Marne	28 213	7 971	4 912
Noiseau	3 982	149	8
Orly	20 682	1 733	981
Ormesson-sur-Marne	9 755	736	260
Périgny	2 028	105	43
Perreux-sur-Marne	30 095	6 599	4 077
Plessis-Trévisé	16 692	328	20
Queue-en-Brie	10 848	99	84
Rungis	5 406	14	2
Saint-Mandé	19 704	5 894	5 773
Saint-Maur-des-Fossés	73 170	10 440	6 049
Saint-Maurice	12 361	4 371	2 094
Santeny	3 135	107	46
Sucy-en-Brie	24 831	1 232	448
Thiais	28 228	5 188	3 067
Valenton	11 407	1 267	836
Villecresnes	8 365	233	98
Villejuif	46 230	6 793	4 739
Villeneuve-le-Roi	18 136	1 410	811
Villeneuve-Saint-Georges	28 750	1 783	134
Villiers-sur-Marne	26 565	2 702	1 395
Vincennes	43 916	14 610	11 272
Vitry-sur-Seine	79 398	12 601	7 296
TOTAL	1 229 645	198 514	107 299

## 2.4 Les établissements sensibles surexposés

Les bâtiments sensibles au sens de la directive regroupent tous les bâtiments à usage d'habitation, d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, centres de formation..), de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, maisons de retraite, établissements médicalisés...). Les établissements sensibles sont tous les bâtiments sensibles autres que ceux à usage d'habitation.

Au-delà des préconisations de la directive européenne, le Conseil Général a intégré parmi les établissements sensibles d'autres types de bâtiments dont il a la gestion : les centres d'actions sanitaires ou sociales et les crèches départementales, ce qui représente au total 398 établissements sensibles gérés par le Département.

Parmi ces établissements sensibles gérés par le Département, 132 sont en situation de dépassement de la valeur seuil réglementaire de jour, quelle que soit l'origine du bruit.

Si l'on ne retient que les établissements situés en bordure de routes départementales, ce sont 77 établissements départementaux qui sont en situation de dépassement de la valeur seuil réglementaire de jour.

	Enseignement	Santé	Social	TOTAL
Lden > 68 dB(A)	128 (17)	53 (6)	54 (54)	235 (77)
Ln > 62 dB(A)	55 (7)	27 (3)	28 (28)	110 (38)

( ) : Nombre d'établissements sensibles gérés par le Département

Source : Carte départementale du bruit



### **3 LES ZONES CALMES DU VAL-DE-MARNE : DEFINITION ET OBJECTIFS DE PRESERVATION**

Les zones de calme sont définies à l'article L.572.6 du code de l'Environnement comme des « *espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit dans lesquels l'autorité compétente souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues* ».

Le Département n'ayant pas de compétence aménagement, les zones calmes ou de ressourcement proposées à valoriser sont celles qui relèvent du patrimoine des parcs départementaux. Sur les parcs classés en fonction de leur ambiance sonore, 4 peuvent être définis comme potentiellement calmes sur la base de l'indicateur retenu dans le diagnostic acoustique de mars 2012.

- Le parc du Morbras à Ormesson-sur-Marne,
- Le parc des Marmousets à la Queue-en-Brie,
- La pépinière départementale à Mandres-les-Roses (espace agricole classé ENS (1) depuis 1993),
- Le domaine Chérioux à Vitry-sur-Seine.

Ces quatre espaces répondent à la définition de zone calme et méritent des actions de sauvegarde pour maintenir une ambiance sonore de qualité.

A contrario, 17 parcs gérés par le Département sont globalement au-dessus de cette valeur seuil de bruit, dont 9 avec une contribution prépondérante du trafic départemental :

- Le parc du Coteau à Arcueil,
- Le parc des Hautes-Bruyères à Villejuif,
- Le parc Petit-Le-Roy à Chevilly-Larue,
- Le parc des Cormailles à Ivry-sur-Seine,
- Le parc des Lilas à Vitry-sur-Seine (classé ENS depuis 1990),
- Le parc du Val-de-Marne à Créteil,
- Le parc du Plateau à Champigny-sur-Marne,
- Le parc interdépartemental des sports de Choisy-le-Roi,
- Le parc interdépartemental du Grand Godet à Villeneuve-le-Roi,

et 8 autres dont la contribution départementale est minoritaire :

- Le parc de la Roseraie à l'Hay-les-Roses,
- Le parc Raspail à Cachan,
- Les jardins de l'Hôtel du département à Créteil,
- Le parc du Rancy à Bonneuil-sur-Marne,
- Le parc de la Plage Bleu à Valenton (classé ZNS depuis 1991),
- Le parc du Champ-Saint-Julien et le parc de la Saussaie-Pidoux à Valenton,
- Le parc du Tremblay à Champigny,
- Le parc de la Plaine des bordes à Chennevières-sur-Marne.

Des actions correctives du Département sont nécessaires pour que ces sites entrent dans la catégorie des zones calmes.

---

<sup>1</sup> ENS : Espace Naturel Sensible

Enfin, d'autres sites préservés de l'urbanisation par le Département, qui n'ont pas fait l'objet d'une évaluation de l'ambiance sonore, mais dont la vocation est bien d'être ouverts au public, seront étudiés en tant que zone calme potentielle :

- Le glacis du fort d'Ivry-sur-Seine (classé ENS depuis 1992),
- Le domaine du Piple à Boissy-Saint-Léger (classé ENS depuis 1990),
- L'Arc boisé au sud-est du département,
- La coulée verte Bièvre-Lilas (en cours d'aménagement entre Arcueil et Vitry),
- La Tégéval (coulée verte en cours d'aménagement entre Créteil et Santeny),
- La coulée verte d'Orly-Villeneuve-le-Roi (délaissé de voirie le long de l'aéroport d'Orly),
- Le site Pierre Fitte à Villeneuve-le-Roi.

Des diagnostics acoustiques seront programmés sur ces zones potentiellement calmes, afin de faire un état des lieux et proposer des solutions d'amélioration de l'ambiance sonore, étant entendu que la volonté du Département est de préserver, voire d'améliorer ces lieux de « ressourcement ».

Un premier diagnostic acoustique a été réalisé en 2013 sur le domaine Chérioux, à Vitry-sur-Seine qui a permis de confirmer l'éligibilité de ce site aux zones calmes du département.

D'autres travaux seront menés prochainement afin d'établir une méthodologie visant à qualifier les sites et aboutir à terme, à une labellisation « zone calme ».

## **4 OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES DEPASSANT LES VALEURS LIMITEES**

Le bruit est considéré par la population française comme la principale nuisance environnementale au domicile. Les transports constituent les principales sources de nuisances sonores incriminées avec, en tête, la circulation routière.

L'exposition au bruit peut entraîner des effets sanitaires, dont les plus caractéristiques sont les lésions de l'appareil auditif (sifflements, acouphènes, surdité réversible ou définitive), mais également des manifestations du type hypertension artérielle, troubles du sommeil, du système cardio-vasculaire ou de la santé mentale (anxiété, dépression).

L'exposition au bruit est un facteur aggravant des conditions de vie des ménages qui subissent déjà la précarité énergétique et ses conséquences (cf. Etude pour le repérage de la précarité énergétique dans le Val-de-Marne – rapport CG94-DDD septembre 2013).

Pour l'ensemble de ces raisons sanitaires, environnementales et sociales, le Conseil général du Val-de-Marne, souhaite poursuivre son action de lutte contre le bruit, en se fixant de nouvelles priorités d'intervention :

- là où les niveaux d'exposition au bruit sont les plus élevés, et là où la population est la plus exposée,
- en direction des populations particulièrement vulnérables : les ménages val de marnais en situation de précarité énergétique, les collégiens et les jeunes enfants évoluant au sein des équipements départementaux.

Devant l'ampleur du travail à réaliser, il est proposé d'agir là où le Conseil général est le plus efficace et où ses compétences lui permettent d'obtenir des résultats mesurables.

Les cinq objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites sont développés ci-dessous.

### **4.1 Protéger les riverains dans les zones prioritaires**

Etant donné l'importance du linéaire de voirie (300km) et du nombre d'habitations (8 300 bâtiments) concernés par un dépassement des valeurs seuils, le Département veut étudier les moyens de protéger des zones dites prioritaires du fait de leur forte densité de population et de leur niveau d'exposition au bruit. Sont visés dans un premier temps les bâtiments à usage d'habitation dont la date de construction est antérieure à 1978, soit les logements les plus anciens et par conséquent les moins bien isolés.

Par ailleurs, le Département réalise des études pour le repérage des ménages en situation de précarité énergétique. Il veut ainsi agir prioritairement là où la population est la plus vulnérable à la précarité énergétique du fait d'une mauvaise qualité de bâti, d'un coût onéreux de l'énergie, de la mauvaise performance du système de chauffage, de ressources inadaptées. Ces secteurs correspondent pour une grande part aux secteurs proches des grandes infrastructures.

Concernant les habitations surexposées au bruit, il est donc proposé de cibler et de protéger en premier lieu les logements en situation de précarité énergétique dans les zones prioritaires.

Concernant les habitations autour de la plateforme aéroportuaire d'Orly, il est proposé que le Département renouvelle son engagement dans la lutte pour un dispositif d'aides à l'insonorisation plus juste et plus

efficace, qui intègre la question de l'énergie. Le long des routes départementales, il s'agit de traiter prioritairement les secteurs en dépassement de seuil, notamment du fait de leur multi-exposition.

Concernant les habitations le long des voies ferrées, il s'agit de définir des priorités de financement des opérations de rattrapage menées en partenariat avec la Région et les opérateurs.

#### ***4.2 Protéger les occupants des établissements sensibles départementaux***

Les établissements sensibles gérés par le Département, dont la façade est exposée à un dépassement de seuil de bruit (route, fer, avion) de jour sont au nombre de 132.

Dans un souci d'exemplarité et de recherche du mieux vivre et du mieux travailler pour les agents départementaux et les usagers, il est proposé d'intervenir sur ce parc en situation de niveau de bruit trop important.

Les collèges et les crèches surexposés au bruit du trafic des voies départementales feront l'objet des premières mesures. Le Département souhaite réaliser des études complémentaires, qui consisteront à analyser plus finement ces bâtiments départementaux exposés au bruit afin de protéger les occupants.

Des diagnostics acoustiques des cantines scolaires seront également réalisés dans le cadre de la programmation pluriannuelle des travaux dans les collèges.

Enfin le programme de rénovation thermique sera systématiquement couplé avec la protection acoustique.

#### ***4.3 Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales***

Sur l'ensemble des secteurs en situation de surexposition au bruit, et plus largement sur l'ensemble des routes départementales, l'objectif est d'améliorer l'ambiance sonore des espaces publics à leurs abords.

Le Département va poursuivre, au travers de sa politique de requalification de la voirie et d'amélioration des déplacements, la mise en œuvre d'actions qui concourent à cet objectif.

Des campagnes de mesures du bruit avant et après travaux seront prévues dans les zones les plus exposées pour mesurer et valoriser les résultats du programme d'investissement.

#### ***4.4 Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques***

Il s'agit de faire connaître les enjeux liés au bruit et à travers notamment le partage d'expériences, proposer un panel de « bonnes pratiques » pour leur prise en compte dès l'élaboration des programmes liés aux projets. Cette sensibilisation vise tant le Département, pour des dossiers dont il a la maîtrise d'ouvrage, que les autres aménageurs que sont l'Etat, les Villes, les Sociétés d'aménagement (SEM), les bailleurs....

#### ***4.5 Développer la connaissance en matière de bruit et sensibiliser la population***

L'amélioration de la connaissance en matière de bruit, notamment sur les impacts des aménagements du Département, passe par le développement d'outils d'évaluation et de suivi de l'environnement sonore.

Il est proposé de poursuivre le partenariat avec Bruitparif, Observatoire du bruit en Ile-de-France, et, à travers les outils qu'il développe (mesures, cartographie régionale), d'obtenir et de diffuser, des informations sur les évolutions des niveaux de bruit routier et sur la multi-exposition (contribution des différentes sources).

## **5 MESURES VISANT A PREVENIR OU A REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT ARRETEES AU COURS DES 10 ANNEES PRECEDENTES**

Depuis 2000, le Département mène une politique volontariste de lutte contre le bruit quelle que soit la source incriminée, à travers ses propres responsabilités et ses priorités affichées (sanitaire et social, transport, enseignement, habitat...), et par solidarité avec les autres collectivités confrontées à des problèmes de bruit dont elles n'ont pas la maîtrise.

### **5.1 Mesures de prévention et de sensibilisation**

Pour conduire une politique efficace de lutte contre le bruit à l'échelle de son territoire, la collectivité s'est dotée de plusieurs outils d'information environnementale relative au bruit :

- la création en 2003 d'un Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore (ODES),
- la réalisation de la cartographie départementale du bruit liée aux transports et aux activités industrielles, outil de diagnostic et d'aide à la décision,
- l'acquisition de stations permanentes de mesure du bruit et la réalisation de campagnes de mesures et d'enquêtes sur la gêne des riverains autour de la plateforme aéroportuaire d'Orly.

Par la création de l'ODES, lieu d'échanges et de concertation pour les différents partenaires de la lutte contre le bruit, le Département a contribué à l'émergence de l'Observatoire du bruit en Ile-de-France Bruitparif. Depuis l'intégration de l'ODES en 2008 au sein de Bruitparif, le Département a développé un partenariat renforcé avec cette association, afin de pérenniser les initiatives sur le Val-de-Marne. Il s'est agi notamment d'enrichir et actualiser la cartographie départementale du bruit, projet initié et coordonné par le Département, de déployer des stations de mesure du bruit du Département (deux concernent le bruit aérien, à Marolles en Brie et Villeneuve le Roi et une à Villeneuve Saint Georges documente les situations de multi-exposition) et de sensibiliser les collégiens.

Le Département a joué également un **rôle d'animation du territoire plus spécifiquement orienté vers la question du bruit aérien, dans le cadre de la démarche partenariale du pôle d'Orly**, qui porte l'ambition d'améliorer la qualité de vie, l'environnement et le bien-être de ses habitants. A travers la réalisation d'études (notamment un état des lieux de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire d'Orly produit en 2005 par le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit pour le compte du Département), la production d'indicateurs sur le trafic et le bruit aérien, parmi un corpus d'indicateurs du développement durable, l'élaboration d'une charte de développement durable, les acteurs se sont accordés notamment pour la poursuite de leurs efforts afin de prévenir et réduire les nuisances liées au trafic aérien (revalorisation de l'aide à l'insonorisation). Le Département poursuit actuellement ses efforts pour émettre des propositions visant à réduire le bruit et à améliorer le dispositif d'aide aux riverains de l'aéroport d'Orly.

Dans le cadre de l'aménagement du territoire, **le Département émet des avis sur le volet bruit des documents de planification (SDRIF, PDUIF...) ou d'urbanisme** (Plan Local d'Urbanisme, Plan d'Exposition au Bruit de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, Contrat de Développement Territorial).

Le Département soutient également les projets sur son territoire, à travers le **financement des associations de lutte contre le bruit aérien**.

## 5.2 Mesures de réduction du bruit des infrastructures terrestres

Le Département s'est associé à des projets majeurs de protections phoniques le long de grands axes dans le cadre des contrats de plan Etat-Région (CPER), allant de la mise en place d'écrans anti bruit à des couvertures partielles ou totales (couverture A6b, couverture RER A). Le Département a notamment signé un protocole avec RFF pour des opérations de rattrapage des points noirs bruit ferroviaires sur le département. Dans ce cadre, il finance des mesures de protections phoniques complémentaires liées à la liaison TGV Massy –Valenton.

## 5.3 Mesures de réduction du bruit pour les bâtiments et les espaces verts

En ce qui concerne son patrimoine bâti, le Département favorise la prise en compte du bruit dans le cadre de la construction et la réhabilitation de ses équipements, en particulier les collèges et les crèches. La systématisation de la démarche « Haute Qualité Environnementale » puis le développement d'une véritable politique énergétique des bâtiments concourent à une isolation renforcée des bâtiments départementaux.

Le détail des travaux d'isolation acoustique des bâtiments départementaux est présenté en annexe 6.

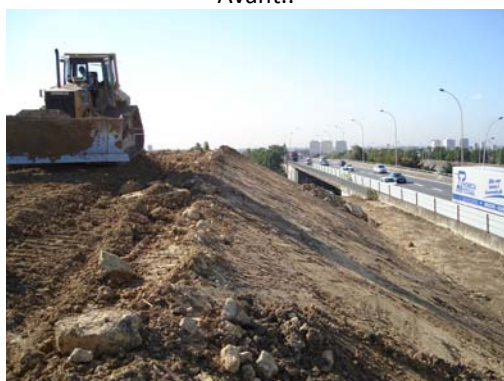
Le Département a également accordé des aides financières aux bailleurs sociaux et aux particuliers pour des opérations de réhabilitation sur le volet bruit (annexe 4).

Dans les parcs départementaux, au-delà des travaux réguliers d'entretien, le Département a réalisé des aménagements spécifiques et créé des espaces de « ressourcement » pour les usagers à la recherche d'apaisement dans un environnement très urbanisé et particulièrement exposé au bruit des véhicules (annexe 7).

C'est le cas notamment du parc départemental des Hautes Bruyères, implanté sur la commune de Villejuif et situé en bordure de l'autoroute A6.

- L'édification d'une butte de terre, le long de l'autoroute A6, faisant office d'écran anti-bruit

Avant..



Et après travaux



- L'aménagement d'une zone encaissée et végétalisée baptisée « Jardin du Silence » (en arrière-plan, l'institut Gustave Roussy)



Les travaux, réalisés entre 2006 et 2010 et pour un montant global de 3.9 millions d'euros, ont permis d'abaisser les niveaux sonores de 77 décibels à des niveaux compris entre 55 et 67 décibels.

#### ***5.4 Mesures visant à prévenir ou réduire le bruit du réseau routier départemental***

Les déplacements motorisés sont les principaux responsables des émissions sonores. Aujourd'hui, en Val-de-Marne, les déplacements en voiture individuelle représentent 35,2% des déplacements, les deux roues motorisés 1.9%.

A travers sa politique des déplacements, inscrite dans le Plan de Déplacement du Val-de-Marne adopté en 2009, le Département s'est fixé des objectifs ambitieux en terme diminution de l'utilisation de la voiture et de report vers les transports en communs et les modes actifs, qui permettront notamment de mieux maîtriser les nuisances sonores liées aux déplacements. Ainsi, les objectifs de part modale du Plan de Déplacement du Val-de-Marne pour 2020 sont respectivement de : 33% pour la voiture, 27% pour les transports en commun 5% pour les vélos et 35% pour la marche à pied.

Ces ambitions se concrétisent notamment par le développement de nombreuses infrastructures de transports en commun sur le territoire. Ainsi, le tramway T7 a été mis en service en 2013. L'arrivée du Grand Paris Express est prévue dès 2020 en Val-de-Marne, et pour que l'effet de cette infrastructure ne soit pas limité aux seuls quartiers proches des gares, le Département va l'accompagner par une démarche s'intéressant à l'ensemble des modes permettant de s'y rabattre. De nombreux projets de transports en commun en site propre sont également à l'étude (Tzen 5, Altival, ...), ainsi que des projets de transports innovants (Téléval).

L'action du département contribue aussi au développement des modes actifs et notamment le vélo, à travers la mise en œuvre du Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables, adopté en 2002 et révisé en 2014.

Dès aujourd'hui, on peut observer des résultats prometteurs à l'action menée par le Département, à travers l'analyse comparée des résultats des enquêtes globales transport de 2001 et 2010. Ainsi la part modale de la voiture a fortement diminué (45% à 35,2%), au profit principalement de la marche à pied (32% à 40%) et des autres modes.

Les transports de marchandises font aussi l'objet d'une attention particulière de la politique départementale, compte-tenu de l'importance de la logistique sur le territoire (présence de grands sites logistiques historiques comme le MIN ou le port de Bonneuil-sur-Marne). De ce fait, de nombreux poids-lourds sont présents sur le territoire (11% des trafics générés poids lourds en Ile-de-France, ce qui représente la plus forte densité de trafics au regard de la superficie source SITRAM). Cependant, le Val-de-Marne est également le département le plus intermodal avec des transports de marchandises réalisés par le fer et 8% par la voie d'eau. Le Plan de Déplacement du Val-de-Marne traduit là aussi l'engagement du Département en faveur de la diminution du mode routier et d'un report modal du transport routier de marchandises vers le rail et la voie d'eau. Le Département souhaite notamment s'appuyer sur les atouts du territoire qui possède plusieurs sites multimodaux pour favoriser ce report. Une étude sur les enjeux logistique est actuellement menée par les services du Conseil général.

Cette évolution de la voirie s'accompagne d'une nouvelle appropriation de l'espace public en privilégiant les largeurs de voirie réservées aux transports en commun, piétons et vélos, et en limitant les vitesses de circulation, lors de la conception des projets de requalification de voiries.

En ce qui concerne la réduction du bruit à la source, le Département met en place de plus en plus fréquemment des revêtements de béton bitumineux acoustique à granulométrie fine (à formule discontinue modifiée type 0,6/3 par exemple). Pour les chaussées qui font l'objet d'un trafic important et sont rendues glissantes, il choisit des revêtements à granulométrie supérieure, mais plus rugueuse et de qualité acoustique moindre.

Un recensement des opérations de voirie réalisées ces dix dernières années sur le réseau routier départemental a été effectué en ne retenant que celles qui ont une incidence significative sur le bruit, soit appartenant aux catégories suivantes :

- Transport en Commun,
- Requalification de voirie,
- Piste cyclable,
- Réfection de tapis,
- Réduction de vitesse de circulation,
- Protection (mur anti-bruit et protection de façades),
- Gestion des feux.

Ainsi, ont été réalisées sur la période 2002 à 2013 et sur les 47 communes, 257 opérations de voirie ayant une incidence bénéfique significative sur le bruit, pour un montant total investi de 772 millions d'euros. Le recensement de ces opérations figure en annexe 5.

Des mesures de protection acoustique sont également mises en œuvre par le Département quand cela est possible :

- Des écrans anti-bruit ont été dressés le long du Bd de Guyane à Saint Mandé le long du Bd périphérique et le long de la RD1 à Créteil, complété par une isolation des façades exposées au bruit de la RD 1 pour un isolement acoustique de 32 à 36 dB(A) et au bruit de l'autoroute A86.
- Un merlon anti-bruit paysager a été aménagé en partie le long de la RD136 à la hauteur d'Orly.
- En tant que maître d'ouvrage d'infrastructures routières nouvellement créées ou modifiées de façon significative à proximité d'habitations existantes et conformément aux dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, des protections acoustiques avec isolation de façades sont mises en œuvre.



## 6 MESURES VISANT A PREVENIR OU A REDUIRE LE BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT PREVUES DANS LES 5 ANNEES A VENIR

### 6.1 Principe de priorisation des zones

#### a) Situation de mono-exposition

Afin d'établir des priorités d'intervention les zones de bruit ont été classées en fonction du nombre de personnes exposées à un dépassement du seuil de bruit routier en Lden et pour lequel le bruit émis par les routes départementales est prépondérant. L'indicateur Lden a été retenu, car il couvre à la fois la période diurne et la période nocturne.

Ainsi, on obtient 43 zones prioritaires dont la densité de population exposée est supérieure à 1 000 personnes/km de voirie départementale, soit un cumul de 70 km de voirie, et pour lesquelles les nuisances sonores sont principalement dues au trafic sur les routes départementales (taux moyen de 86%).

Dans ces 43 zones prioritaires ont été recensés 77 établissements sensibles, dont la gestion relève du Département.

Nom RD	Longueur en m	Nbre de personnes/Km en dépassement de seuil Lden 68 dB(A)	% de bruit généré par le trafic routier de la RD	Etablissements du CG
Kremlin-Bicêtre - Magistral - D7	1 251,27	3 017,75	71	4
Vincennes - Secondaire - D220	754,23	2 743,21	83	0
Saint-Mandé - Principal - D158	1 872,06	2 307,62	75	0
Vincennes - Principal - D143	3 057,15	2 302,47	89	3
Vincennes - Principal - D120	1 857,70	1 987,95	83	0
Saint-Mandé - Principal - D143	295,93	1 824,75	100	0
Charenton-le-Pont - Magistral - D6	2 962,28	1 720,29	74	2
Vincennes - Secondaire - D280	730,83	1 710,38	93	0
Nogent-sur-Marne - Principal - D120	2 180,00	1 664,22	83	4
Kremlin-Bicêtre - Principal - D150	1 421,20	1 664,08	56	0
Joinville-le-Pont - Secondaire - D214	693,27	1 660,24	100	0
Charenton-le-Pont - Principal - D158	261,46	1 656,06	100	0
Vitry-sur-Seine - Magistral - D5	4 093,29	1 616,31	92	14
Nogent-sur-Marne - Magistral - D86	3 294,08	1 586,78	96	4
Saint-Mandé - Principal - D120	1 134,67	1 581,95	92	0
Joinville-le-Pont - Magistral - D86	1 921,33	1 537,47	100	0

Saint-Maurice - Magistral - D23	646,14	1 530,62	99	0
Charenton-le-Pont - Secondaire - D213	337,98	1 526,71	52	0
Choisy-le-Roi - Magistral - D86	2 749,06	1 480,87	94	4
Champigny-sur-Marne - Secondaire - D207	967,50	1 449,09	99	0
Joinville-le-Pont - Magistral - D23	797,19	1 443,83	100	0
Choisy-le-Roi - Secondaire - D271	763,57	1 418,34	58	1
Vitry-sur-Seine - Principal - D155	2 802,86	1 409,99	79	5
Saint-Mandé - Secondaire - D237	1 117,05	1 395,64	91	0
Joinville-le-Pont - Magistral - D4	1 767,98	1 393,12	98	2
Thiais - Magistral - D87	595,97	1 349,06	100	0
Choisy-le-Roi - Principal - D160	591,39	1 323,99	89	0
Champigny-sur-Marne - Secondaire - D233	1 836,77	1 258,19	96	0
Arcueil - Secondaire - D259	824,05	1 257,21	92	0
Maisons-Alfort - Magistral - D19	3 209,44	1 254,11	73	5
Nogent-sur-Marne - Secondaire - D240	933,10	1 205,66	100	0
Villejuif - Principal - D107	614,90	1 205,08	80	8
Fontenay-sous-Bois - Secondaire - D240	2 843,50	1 176,37	92	0
Ivry-sur-Seine - Secondaire - D224	2 819,01	1 166,37	77	4
Villejuif - Secondaire - D285	894,56	1 163,70	90	1
Maisons-Alfort - Magistral - D6	4 175,18	1 155,88	84	0
Saint-Maur-des-Fossés - Magistral - D86	1 819,79	1 152,88	88	0
Fontenay-sous-Bois - Secondaire - D290	347,26	1 065,49	100	0
Saint-Maur-des-Fossés - Principal - D118	2 704,99	1 053,24	82	0
Villejuif - Secondaire - D286	1 093,71	1 052,38	85	0
Nogent-sur-Marne - Secondaire - D245	610,29	1 030,66	99	0
Kremlin-Bicêtre - Principal - D154	2 100,14	1 018,03	46	6
Villejuif - Magistral - D7	3 440,52	1 004,21	84	10

## b) Situation de multi-exposition

Le long des routes départementales, il s'agit de traiter les secteurs en dépassement de seuil du fait de l'exposition au bruit des avions au plus près de la plateforme aéroportuaire d'Orly : la RD136 à Villeneuve-le-Roi (4,4 km de voirie).

Dans le cadre de ce PPBE, les 5 objectifs du Département de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites sont développés ci-dessous.

### **6.2 Protection des riverains surexposés au bruit dans les zones prioritaires**

#### **Mesure n°1**

##### **Conjuguer politique de lutte contre la précarité énergétique dans les logements et la protection phonique dans les zones exposées au bruit des routes et dans les zones exposées au bruit des avions**

Dans le Val-de-Marne, le bâti est composé à 67% d'habitat (résidences principales) datant d'avant 1975, date des premières réglementations thermiques (1978 : première réglementation acoustique). Cet habitat est réputé moins bien isolé, même s'il n'y a pas d'information disponible sur les travaux engagés.

Afin d'optimiser la rénovation de l'habitat sur le territoire, les deux questions thermiques et acoustiques (ainsi que la ventilation) doivent être traitées conjointement, d'autant plus que les solutions thermiques peuvent déprécier l'isolation acoustique.

Afin de rechercher cette synergie d'actions, le Département va expérimenter des actions de lutte contre la précarité énergétique, situées si possible dans les zones de bruit prioritaires.

En ce qui concerne l'exposition au bruit aérien des bâtiments au-delà des valeurs seuils, leur nombre s'élève à plus de 11 300.

Un dispositif existe d'indemnisation des riverains dans les zones fortement exposées au bruit aérien sur la base du plan de gêne sonore (PGS), élaboré sous la responsabilité du Préfet de département.

Le Département interviendra également pour favoriser la prise en compte de la problématique énergétique simultanément à celle du bruit lors des travaux d'isolation financés par Aéroports de Paris pour les bâtiments dans le périmètre du plan de gêne sonore, en conjuguant ces aides avec celles inscrites dans le programme « habiter mieux » du Contrat Local d'engagement en cours de renouvellement.

Le Département s'appuiera sur le croisement des ilots de précarité énergétiques issus de l'étude qu'il a réalisée et des zones de dépassement de bruit aérien pour proposer une action couplée dans le cadre du PGS et au-delà du périmètre stricto sensu du PGS, dans le cadre des secteurs de renouvellement urbain.

#### **Mesure N°2**

##### **Poursuivre la résorption des PNB du ferré**

Il est proposé de poursuivre les aides aux opérateurs ferroviaires. Pour les opérations initiées, le Département tiendra ses engagements d'aides pour finaliser les travaux des protections phoniques à l'Est du projet de liaison Massy Valenton et pour lancer les études d'avant-projet liées au projet de protections acoustiques le long du RER A (phases 2 et 3 du projet).

Pour les opérations suivantes, le travail de résorption des Points Noirs Bruit mené depuis 2009, date de signature d'un protocole avec RFF pour la période 2009-2012 sera reconduit sous réserve d'un nouvel accord financier calé sur un programme d'études et de travaux restant à définir.

### **6.3 Protection des occupants des établissements sensibles départementaux**

L'étude des nuisances sonores globales sur le patrimoine départemental va au-delà des exigences strictes de la directive européenne. Le Département s'est fixé une priorité en matière d'exemplarité et la rénovation acoustique, couplée à la rénovation énergétique de son parc, en fait partie.

#### **Mesure n°3**

##### **Réaliser un diagnostic acoustique des bâtiments surexposés**

Afin de conforter ou non la surexposition au bruit montrée par les cartes de bruit stratégiques des bâtiments surexposés, des diagnostics acoustiques seront réalisés en corrélation avec les programmes de rénovation du patrimoine bâti.

Ces diagnostics comprendront des visites de terrain avec prises de mesures acoustiques en façade des bâtiments et à l'intérieur des salles de vie et de classe pour vérifier et caractériser les problèmes d'isolation acoustique (techniques, sources de bruit ...), comparer les résultats aux normes et orienter les solutions à apporter aux nuisances et insuffisances d'isolation aux bruits.

#### **Mesure n°4**

##### **Dresser un diagnostic acoustique dans les cantines scolaires**

Des diagnostics acoustiques des cantines scolaires seront également réalisés, dans le cadre de la programmation pluriannuelle des travaux, pour proposer des solutions d'amélioration du confort acoustique aussi bien pour le personnel travaillant sur site que les demi-pensionnaires. Des solutions techniques existent quant aux choix des différents équipements par exemple pour limiter les nuisances sonores (chaises...).

#### **Mesure n°5**

##### **Intégrer l'acoustique dans la programmation des travaux des bâtiments**

La politique de construction et de rénovation du Département vise notamment à disposer de locaux plus confortables, plus économiques et plus respectueux de l'environnement et de la santé de ses occupants. Depuis quelques années, le Département est spécialement engagé dans une politique énergétique dans les bâtiments, qui permettra, à terme, d'améliorer le confort, d'optimiser l'exploitation, de réduire les consommations du patrimoine départemental et de limiter la dépendance du Département aux énergies fossiles. Parmi les objectifs opérationnels de ce plan, l'amélioration du bâti comprend des items en lien avec l'isolation acoustique (choix des matériaux, isolations thermiques, mise en place de menuiseries performantes...). Par ailleurs, l'obligation d'amélioration de la qualité de l'air dans les établissements publics pourra contribuer à l'amélioration de la qualité acoustique des bâtiments notamment par le traitement des entrées d'air neuf et sorties d'air vicié.

En fonction des résultats des diagnostics acoustiques, un programme de travaux pourra être élaboré et présenté à l'ADEME pour participation financière dans le cadre de son plan bruit, à hauteur de 80% du montant HT. Seuls les équipements dont la date de construction est antérieure à 1978 pourront être éligibles à ces aides. Dans le cas particulier des établissements sensibles surexposés au bruit des avions, le Département pourra s'appuyer sur les résultats de diagnostics pour étayer et réitérer sa demande d'élargissement de l'aide à l'insonorisation pour les établissements sans limitation de la date de construction.

## 6.4 Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales

### Mesure n°6

#### Poursuite de la politique départementale de mobilité durable

Repenser l'organisation des déplacements et des circulations constitue, à l'horizon 2020, le fondement de la politique départementale de mobilité durable. L'objectif est bien de diminuer la part modale des voitures et poids lourds au profit des transports moins polluants (transports en commun, vélos et marche à pieds, fret ferré et fluvial) et de renforcer l'appropriation nouvelle de l'espace public. La diminution des émissions sonores recherchée s'accompagnera aussi d'une baisse des rejets polluants dans l'atmosphère.

Le Département entend également lutter contre les nuisances environnementales en se fixant des objectifs opérationnels pour intégrer à tous les stades des projets le critère bruit depuis la faisabilité jusqu'à la livraison et pendant toute la durée de vie de l'ouvrage.

Malgré tous les efforts entrepris pour apaiser la circulation, des comportements à risque sont malheureusement encore à déplorer sur nos routes.

Le Département saisira le Préfet afin de mettre les moyens nécessaires pour faire appliquer la réglementation et notamment les limitations de vitesse en agglomération.

### Mesure n°7

#### Projets d'aménagements routiers

37 opérations d'aménagement sur routes départementales dont l'incidence bénéfique sur le bruit est attendue, sont programmées dans les cinq prochaines années pour un budget prévisionnel de 778 millions d'euros (annexe 5)

Type de travaux	Nombre d'opérations chiffrées	Montant estimatif en millions d'euros TTC
Transport en Commun	15	743
Requalification de voirie	3	23
Piste cyclable	4	10
Réfection de tapis	15	2
<b>TOTAL</b>	<b>37</b>	<b>778 M€</b>

Ces opérations d'aménagement de voirie sont en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée.

Au-delà de 2015, les opérations programmées sont soumises à approbation après vote du budget (Plan Pluriannuel d'Investissement : PPI).

Ces opérations sont en partie concernées par les zones prioritaires en termes d'exposition de la population au bruit.

Il est proposé d'avoir une vigilance particulière, à partir de grilles de référentiel existantes, sur l'intégration du bruit à tous les stades du projet ; au niveau des études acoustiques de ces programmes, au niveau de la démarche de projet, au niveau du suivi et de l'évaluation des nuisances sonores (avant/pendant/après projet).

#### Mesure n°8

##### **Améliorer l'impact du programme de travaux de la voirie sur le bruit**

Dans le cadre de ce PPBE, il est proposé, sur les zones prioritaires, de mettre en place un indicateur de suivi de l'impact des travaux en termes de trafics et de bruit.

Sur ces zones, le suivi des aménagements programmés permettra de s'assurer du respect des objectifs acoustiques visant à abaisser les niveaux sonores en dessous des seuils de dépassement. Des mesures correctives seront engagées si nécessaire.

Un premier programme de campagnes de mesures a été établi en fonction du programme de travaux (voir annexe 8).

### **6.5 Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques**

Le territoire du Val-de-Marne est fortement urbanisé, en pleine mutation et porteur de forts enjeux, notamment ceux liés à la prévention et la réduction des pollutions sonores (et de la pollution de l'air de proximité) du réseau routier. Il faut passer progressivement du concept de voirie vers celui d'espace public dédié à la mobilité.

#### Mesure n°9

##### **La mise en œuvre des projets du Département selon le référentiel relatif aux projets d'aménagement et de construction durable**

Le Département doit assurer sa part de responsabilité quant à la limitation des impacts liés au trafic routier. Pour cela, il doit veiller, à tous les stades de chacun de ses projets à l'intégration et au respect des clauses environnementales, notamment du critère bruit et à en justifier les impacts. Il s'appuie à cet effet sur des outils élaborés en interne (référentiel projet d'aménagement et de construction durable). Il est également garant sur son parc immobilier de la qualité urbaine des projets de construction/rénovation, qu'il s'agisse des espaces extérieurs ou intérieurs (confort acoustique).

Pour autant, le Département ne saurait assurer seul la responsabilité de l'ensemble des impacts liés au trafic routier sur son propre réseau. Il subit des reports de trafic sur son réseau qu'il ne peut seul maîtriser et il n'exerce pas de pouvoirs de police. Il doit être acteur pour que des solutions soient réfléchies par l'échange entre les différents échelons en responsabilité.

#### Mesure n°10

##### **Le suivi des grands projets d'aménagement (OIN, CDT, ANRU ...)**

Ne disposant pas de compétence obligatoire en aménagement, le Département porte des ambitions auprès des aménageurs sur son territoire. Il participe activement à l'élaboration et au suivi des projets d'aménagement du territoire.

Il s'agit de faire connaître les enjeux liés au bruit et faire partager les bonnes pratiques pour une prise en compte du bruit le plus amont possible des projets, c'est-à-dire dès l'élaboration du programme.

Le Département favorisera la prise en compte systématique des habitations en dépassement de seuils des zones prioritaires dans le cadre des projets et programmes d'aménagement :

- Identification des bâtiments compris dans des opérations de type ANRU,

- Sensibilisation des bailleurs sociaux, notamment Valophis, pour la prise en compte de l'environnement sonore dans les projets de rénovation du parc de logements sociaux,
- Mise à disposition des aménageurs des cartes de bruit et rappel du classement sonore.
- Prise en compte de ces zones prioritaires présentes en agglomération à travers les PPBE des communes et des EPCI,
- Mise à disposition, dans les zones prioritaires où le bruit pourrait être dû à des vitesses excessives, d'informations techniques et concertation sur l'emplacement sur les RD des radars pédagogiques issus de la politique nationale sécuritaire.

Par ailleurs, il s'agira d'avoir une vision prédictive pour prendre en considération les retombées possibles des projets de grande envergure tels que le Grand Paris Express avec son super métro de 200 km cumulés et ses 57 gares réparties autour de la capitale ; chantiers qui s'étaleront entre 2013 et 2025.

Sur le territoire du Val-de-Marne, la mise en service en 2020 de la ligne 15 (33km de métro avec 16 gares et une capacité de transport de 40 000 passagers/h aux heures de pointe) offrira aux usagers de nouvelles perspectives de déplacement. Les impacts sur les programmes de travaux de voirie départementale sont d'ores et déjà prévisibles : nécessité de renforcer l'offre en bus, en parking relais...

### Mesure n°11

#### Poursuite du travail autour du pôle d'Orly

Une démarche territoriale s'est imposée, au travers d'un projet d'aménagement global qui prend en compte l'ensemble des enjeux territoriaux : réduction des inégalités liées à l'habitat, à la mobilité, à l'emploi, à l'environnement...

Les deux Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, conformément aux décisions prises à la suite du Conseil de Pôle d'Orly du 5 avril 2013, relanceront les travaux sur les questions environnementales, à travers la réunion du groupe de travail "bruit - trafic - air".

A noter, l'approbation par arrêté préfectoral du 14 mars 2013, du PPBE de l'aérodrome de Paris-Orly, qui s'appuie sur les prévisions de trafic aérien du Plan d'Exposition au Bruit approuvé le 21 décembre 2012.

### Mesure n°12

#### Suivi de la révision des PLU

Le Département, émet un avis à caractère technique en tant que personne publique associée, lors de la procédure d'élaboration ou de révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes.

Le Département se fixe l'objectif de mieux accompagner la réflexion des communes sur leur développement urbain, en réalisant une contribution départementale préalable, qui interviendrait en amont de l'élaboration ou de la révision du PLU, dès la notification du lancement de la procédure par la commune. Dépourvue de fondement ou portée réglementaire, la contribution préalable est l'expression du partenariat entre les villes et le Département, et du rôle que ce dernier entend jouer dans l'aménagement et le développement du territoire. Elle permettrait de valoriser les enjeux et ambitions exprimés notamment dans le Schéma Départemental d'Aménagement, les contributions au SDRIF et au CDT, ainsi que dans les schémas et plans adoptés par le Conseil général. Elle constitue un support d'échange et de travail avec les services de la ville tandis que l'avis de personne publique associée demeure le document à valeur officielle du Département.

## **6.6 Développer la connaissance en matière de bruit et sensibiliser la population**

### **Mesure n°13**

#### **Participation à Bruitparif**

L'adhésion du Conseil général du Val-de-Marne et la participation aux travaux de Bruitparif, observatoire du bruit en Ile-de-France, permettent d'approfondir la connaissance des sources de bruit routier mais également ferré sur le Val-de-Marne avec le déploiement des stations de mesures acquises par le Département et remises en gestion à Bruitparif. En 2013, la participation s'élève à 20 000 €.

### **Mesure n°14**

#### **L'actualisation des cartes du bruit**

Le Département participera au projet de cartographie régionale lancé par Bruitparif, qui permettra de mieux prendre en compte les évolutions d'aménagement et des conditions de trafic.

## **6.7 Choix des mesures retenues et analyse des coûts et avantages**

Le chiffrage précis du travail de fond prévu à ce PPBE portera ses fruits à moyen terme et ne peut à ce jour être avancé. Toutefois, les résultats attendus seront quantifiés au moyen des campagnes de mesures de bruit programmées dans ce PPBE.

## **6.8 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit**

L'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit sera réalisée dans le cadre de la réactualisation régulière des cartes stratégiques du bruit.



# Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental

## annexes

**Pôle Architecture et Environnement**  
Direction du Développement Durable

Hôtel du département

94054 CRETEIL CEDEX

Edition décembre 2014



# ANNEXES

- Annexe 1      Notions sur les nuisances sonores
  
- Annexe 2      Textes réglementaires relatifs au bruit des infrastructures routières
  
- Annexe 3      Diagnostic acoustique territorial de mars 2012 (extrait)
  
- Annexe 4      Bilan des participations financières du Département du Val-de-Marne en matière de lutte contre les nuisances acoustiques
  
- Annexe 5      Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée
  
- Annexe 6      Travaux d'isolation acoustique réalisés et à venir sur les bâtiments départementaux
  
- Annexe 7      Travaux d'aménagement des parcs départementaux et projets en cours et à venir
  
- Annexe 8      Programme de mesures acoustiques le long des projets routiers
  
- Annexe 9      Atlas du Bruit le long des routes départementales (en pièce jointe)
  
- Annexe 10     Note relative à la consultation du public du 16 juin au 15 septembre 2014 sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Val-de-Marne
  
- Annexe 11     Registre des observations sur le projet de PPBE reçues durant la période de consultation du public du 16 juin au 15 septembre 2014



# **Annexe 1**

Notions sur les nuisances sonores



# Notions sur les nuisances sonores

## Le son

Le son est un phénomène physique qui correspond à une infime variation périodique de la pression atmosphérique en un point donné.

Le son est produit par une mise en vibration des molécules qui composent l'air ; ce phénomène vibratoire est caractérisé par sa force, sa hauteur et sa durée.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine est capable de percevoir des sons compris entre 0 dB correspondant à la plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (20  $\mu$ Pascal) et 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

Dans l'échelle des fréquences, les sons très graves, de fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus de fréquence supérieure à 20 KHz (ultrasons) ne sont pas perçus par l'oreille humaine.

## Le bruit

Passer du son au bruit c'est prendre en compte la représentation d'un son pour une personne donnée à un instant donné. Il ne s'agit plus seulement de la description d'un phénomène avec les outils de la physique mais de l'interprétation qu'un individu fait d'un événement ou d'une ambiance sonore.

L'ISO (organisation internationale de normalisation) définit le bruit comme « un phénomène acoustique (qui relève donc de la physique) produisant une sensation (dont l'étude concerne la physiologie) généralement considéré comme désagréable ou gênante (notions que l'on aborde au moyen des sciences humaines - psychologie, sociologie) ».

L'incidence du bruit sur les personnes et les activités humaines est, dans une première approche, abordée en fonction de l'intensité perçue que l'on exprime en décibel (dB).

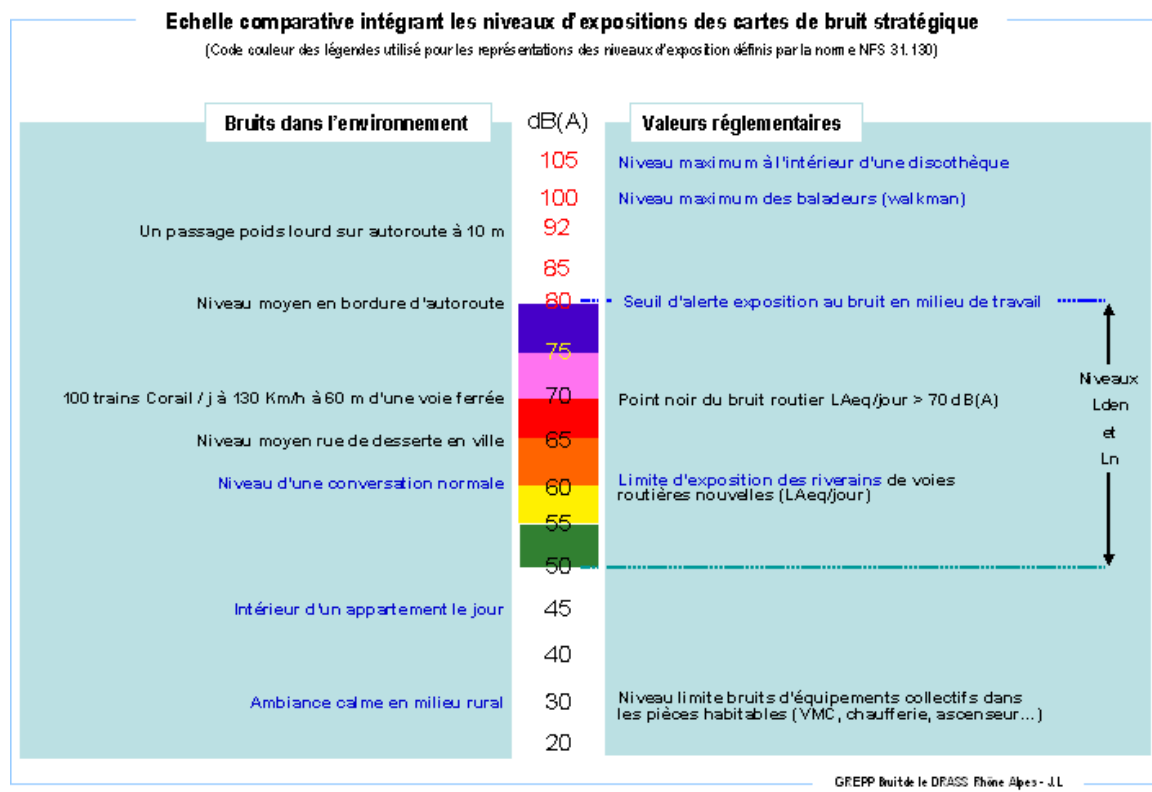
Les décibels ne s'additionnent pas de manière arithmétique. Un doublement de la pression acoustique équivaut à une augmentation de 3 dB. Ainsi, le passage de deux voitures identiques produira un niveau de bruit qui sera de 3 dB plus élevé que le passage d'une seule voiture. Il faudra dix voitures en même temps pour avoir la sensation que le bruit est deux fois plus fort (augmentation est alors de 10 dB environ).

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

L'oreille humaine n'est pas sensible de la même façon aux différentes fréquences : elle privilégie les fréquences médiums et les sons graves sont moins perçus que les sons aigus à intensité identique. Il a donc été nécessaire de créer une unité physiologique de mesure du bruit qui rend compte de cette sensibilité particulière : le décibel pondéré A ou dB (A).

Le bruit excessif est néfaste à la santé de l'homme et à son bien-être. Il est considéré par la population française comme une atteinte à la qualité de vie. C'est la première nuisance à domicile citée par 54 % des personnes, résidant dans les villes de plus de 50 000 habitants.

Les cartes de bruit stratégiques s'intéressent en priorité aux territoires urbanisés (cartographies des agglomérations) et aux zones exposées au bruit des principales infrastructures de transport (autoroutes, voies ferrées, aéroports). Les niveaux sonores moyens qui sont cartographiés sont compris dans la plage des ambiances sonores couramment observées dans ces situations, entre 50 dB(A) et 80 dB(A).



## Les indicateurs

On distingue les indicateurs énergétiques qui représentent la moyenne énergétique du bruit sur une période et les indicateurs événementiels qui s'intéressent à des événements particuliers survenus au cours de la période.

L'indicateur énergétique le plus connu, car utilisé dans la réglementation française, est le **LAeq (niveau continu équivalent)** qui correspond au niveau sonore moyen sur une période déterminée. Les textes réglementaires prescrivent de calculer ces moyennes énergétiques pour les trois périodes suivantes :

- 6h-18h : LAeq jour (aussi appelé Lday)
- 18h-22 h : LAeq soirée (aussi appelé Levening)
- 22h-6h : LAeq nuit (aussi appelé Lnight)

Néanmoins, à niveau équivalent, le même bruit sera perçu plus gênant la nuit que le jour. Il a donc été décidé de créer un **indicateur global harmonisé à l'échelle européenne** tenant compte de cette différence de perception : le **Lden**.



Cet indicateur est calculé sur la base des niveaux équivalents sur les trois périodes de base : jour, soirée et nuit, auxquels sont appliqués des termes correctifs majorants, prenant en compte un critère de sensibilité accrue en fonction de la période. Ainsi, on ajoute 5 dB(A) en soirée et 10 dB(A) la nuit.

**L'indicateur événementiel** le plus connu est la valeur **L<sub>Amax</sub>** qui correspondant à l'intensité maximale enregistrée pour un pic de bruit (passage d'un avion, klaxon...).

### Les effets sur la santé

Parce que le bruit constitue une menace pour la santé publique, l'Organisation Mondiale de la Santé a élaboré des valeurs guides à ne pas dépasser dans les logements, les établissements d'enseignement... afin de se prémunir des risques.

	Environnement spécifique	Effet sur la santé	Niveau moyen (L <sub>Aeq</sub> )	Niveau maximum (L <sub>Amax</sub> )
JOUR	Zone résidentielle (à l'extérieur)	Gêne sérieuse	55	
		Gêne modérée	50	
	Salle de classe	Perturbation de l'intelligibilité de la parole	35	
	Cour de récréation	Gêne	55	
	Cantine*	Gêne liée à l'effet cocktail	65	
	Hôpital	Interférence avec le repos et la convalescence	30	40
	Zone commerciale	Gêne importante	70	
	Musique	Effets sur l'audition	100 (15 min) 85 (8h)	110
	Impulsions sonores (feux d'artifices, armes à feu...)	Effets sur l'audition		140 (adultes) 120 (enfants)
NUIT	Zone résidentielle (à l'extérieur)	Troubles du sommeil :		
		Valeur cible intermédiaire 1	55	
		Valeur cible intermédiaire 2	40	
		Objectif de qualité	30	
		Insomnie	42	
		Utilisation de sédatifs	40	
	Chambre à coucher	Hypertension	50	
		Infarctus du myocarde	50	
	Troubles psychologiques	60		
	Perturbation des phases du sommeil		35	
	Eveil au milieu de la nuit ou trop tôt le matin		42	

L'impact sanitaire du bruit est la combinaison d'une exposition objective à des sources de bruit et de la perception qu'ont les individus de ces expositions. La perception, à niveau sonore égal, varie selon les individus et le contexte (fréquence du bruit, l'intensité, la durée, la soudaineté, etc.).

Depuis de nombreuses années, le bruit est une préoccupation importante pour les Français, qui le considèrent comme la première nuisance portant atteinte à leur qualité de vie. Toutefois, même si les nuisances sonores apparaissent comme une pollution du quotidien pour beaucoup, les individus s'inquiètent peu des effets sur leur santé.

Les expositions au bruit peuvent entraîner des effets sanitaires défavorables dont les plus caractéristiques sont les lésions de l'appareil auditif (sifflements, acouphènes, surdité réversible ou définitive). En France, cinq millions de personnes sont concernées par une déficience auditive dont deux millions sont âgées de moins de 55 ans.

La gêne occasionnée par le bruit est également susceptible d'avoir des répercussions sanitaires indirectes ou plus subjectives notamment sur le sommeil, le système cardio-vasculaire ou la santé mentale (anxiété, dépression).

Les sources de bruit sont très diversifiées : voisinage, transports, utilisation de différentes machines (engins de chantier, bricolage...) ou encore écoute de musique amplifiée (baladeurs, concerts, discothèques...).

La forte urbanisation caractérisant l'Île-de-France, notamment dans le centre de la région, contribue à l'amplification des nuisances sonores : concentration de l'habitat, importantes infrastructures de transports (réseau ferré, routier et aérien). Depuis peu, l'Île-de-France dispose d'un réseau de mesure du bruit qui permettra à terme de mieux connaître l'exposition des personnes au bruit environnemental.

D'après une étude réalisée par l'Observatoire Régional de Santé Île-de-France en partenariat avec Bruitparif, 66 000 années de vie en bonne santé seraient perdues par an dans l'agglomération parisienne, conséquence de l'impact sanitaire du bruit environnemental lié aux transports.

### **Le bruit lié au trafic routier**

Parmi les bruits émis par les transports terrestres, le bruit routier constitue à lui seul une source sonore prépondérante et notamment sur le département du Val-de-Marne comme il sera détaillé plus loin.

Il regroupe à la fois le bruit de roulement des véhicules sur la chaussée, le bruit de déplacement d'air, le bruit des moteurs mais aussi toute autre source sonore qui génère une gêne pour les riverains (freinage, klaxon, travaux divers...).

Il faut savoir que la source principale de bruit d'un véhicule varie en fonction de sa vitesse de circulation. En dessous de 50 km/h, c'est principalement le bruit du moteur que l'on entend. Au-delà, prédomine le bruit généré par le contact pneu / chaussée.

Au total, l'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide ou saccadée), de la pente et du revêtement de la chaussée.

En milieu urbain, ce sont surtout les variations de l'allure des véhicules qui sont responsables de nuisances sonores.

## **Les actions de réduction à la source du bruit routier**

### *Réduire le bruit des véhicules*

C'est la préoccupation continue des constructeurs automobiles, des équipementiers et des fabricants de pneumatiques. Depuis 1970, le niveau sonore des véhicules légers (essence ou diesel) a ainsi diminué de 8 dB(A). Aujourd'hui, l'évolution probable de la motorisation thermique vers l'hybridation (électrique/thermique) semble constituer une avancée en termes d'émissions sonores. Concernant les poids lourds, les innovations technologiques ont permis une diminution des émissions sonores de l'ordre de 11 dB(A) en 35 ans.

### *Maîtriser le trafic*

Les plans de déplacement urbains (PDU), les plans locaux d'urbanisme (PLU), les aménagements routiers, la restriction de circulation des poids lourds, la gestion du trafic de livraison, le développement du stationnement résidentiel, la multiplication et la promotion des transports en commun et des modes doux... sont autant de solutions à envisager pour réduire le bruit lié au trafic routier.

D'après le Certu, la division par 2 du trafic, engendre une baisse de 3 dB(A), une division par 5, un abaissement de 7 dB(A).

### *Agir sur la vitesse*

La vitesse est un facteur déterminant en matière d'émission sonore. Selon le Guide du bruit des transports terrestres publié par le CERTU, une diminution de vitesse de 10 km/h conduit à une baisse du niveau émis comprise entre 0,7 et 1 dB(A) dans la gamme 90-130 km/h et entre 1 et 1,5 dB(A) dans la gamme 50-90 km/h. Dans le cas d'une réduction de vitesse de 50 à 30 km/h, le gain attendu sur un revêtement standard sera de 3,4 dB(A).

La baisse de 10 km/h sur l'ensemble du réseau rapide, telle qu'elle est aujourd'hui envisagée par le gouvernement, induirait une baisse du bruit routier de l'ordre de 1 dB(A), soit une baisse peu perceptible pour l'oreille humaine.

### *Modifier les revêtements routiers*

Pertinents sur des voies à vitesse élevée, les revêtements peu bruyants permettent un gain acoustique de l'ordre de 3 à 5 dB(A) par rapport à un revêtement traditionnel en bon état. Néanmoins, lorsque les vitesses diminuent et que les bruits mécaniques prédominent, le gain devient moindre.

Bruitparif a ainsi testé en 2012 deux types de revêtements acoustiques sur le périphérique parisien au niveau de la porte de Vincennes, dans le cadre du projet européen Life+Harmonica. Une baisse moyenne de 6,3 dB(A) a été constatée au niveau du terre-plein central ainsi qu'une diminution de 3,7 dB(A) en façade des immeubles d'habitation les plus proches.

Si ces nouvelles générations de revêtements donnent satisfaction en terme de confort acoustique, ceux-ci s'avèrent peu résistants à l'arrachement, ce qui limite leur mise en œuvre dans les secteurs où les forces de frottement sont les plus fortes (courbes, zones de ralentissement...).

### *Aménagements de voirie*

Les aménagements de voirie en milieu urbain visent à modérer le trafic routier. En générant de nouvelles conditions de circulation, ils peuvent parfois conduire à dégrader l'environnement sonore, d'où les recommandations du Certu :

- Favoriser une circulation à basse vitesse et surtout constante le long de l'axe à traiter ;
- Rapprocher les aménagements durs comme les ralentisseurs pour maintenir une allure apaisée ; les bandes rugueuses, très bruyantes à vitesses élevées (60 à 70 km/h) seront plutôt implantées hors des zones d'habitation ;
- Eviter les revêtements particulièrement rugueux tels que les pavés ;
- Remplacer les carrefours à feux par des carrefours giratoires suffisamment dimensionnés pour conserver une certaine fluidité de la circulation ;
- Augmenter la visibilité des aménagements via des systèmes de préalerte d'aménagements durs, utiliser le contraste entre les revêtements, diminuer progressivement la largeur de la chaussée ;
- Limiter les trop longues sections sans aménagements spécifiques propices à une reprise de la vitesse.

### *Gestion de la circulation*

Une meilleure gestion des feux tricolores permet de fluidiser le trafic et par conséquent de baisser les niveaux sonores liés au trafic routier. La synchronisation des feux dite « onde verte » permet aux automobilistes de rencontrer une succession de feux verts sur un même axe tout en respectant la vitesse limite autorisée. D'après l'IFSTAR (fusion au 01/01/2011 de l'INRETS et de LCPC), l'instauration d'une onde verte peut contribuer à une réduction des niveaux de bruit si elle est réglée de manière à diminuer les vitesses des véhicules, c'est-à-dire en décalant d'autant les temps de passage au vert des feux.

En ce qui concerne le stationnement des véhicules, des facilités de stationnement permettent de limiter les temps de parcours aux véhicules en recherche de stationnement. L'offre doit toutefois être judicieusement étudiée afin d'éviter l'effet d'appel des véhicules. La mise en service de parcs-relais en périphérie de la ville est un moyen d'encourager les automobilistes à utiliser les transports en commun dans le centre-ville.

## **Les actions de limitation de la propagation du bruit routier**

### *Planter des protections acoustiques*

Aux abords des habitations, les écrans acoustiques absorbants ou réfléchissants ou les merlons de terre ont prouvé leur efficacité sur les espaces extérieurs et les premiers étages.

Selon l'étude récente menée par Bruitparif le long du périphérique parisien, les protections apportent en moyenne un gain d'environ 7 dB(A), une valeur notable lorsque l'on sait qu'une baisse de 10 dB(A) correspond à une division par deux de la sensation auditive (« le bruit paraît deux fois moins fort »).

Par ailleurs, bien que très coûteuse, la couverture de la chaussée reste incontestablement la solution idéale.

L'implantation d'arbres le long des axes routiers constitue également une alternative d'écran acoustique qui est le plus souvent pris en compte dans les aménagements urbains et notamment lors des opérations de requalification de voirie.

### *Isoler les façades*

Solution de dernier recours car n'agissant ni sur les logements fenêtres ouvertes ni sur les jardins, l'isolation de façade doit apporter une protection contre les bruits extérieurs de 30 dB(A) au minimum (pour les logements dont le permis de construire a été déposé après le 1er janvier 1996).

L'option la plus souvent adoptée est le double vitrage, mais il existe également des solutions de triple vitrage ou de double fenêtre pour une efficacité encore accrue.

Attention à prendre en compte à la fois l'aspect sonore et l'aspect thermique au moment des travaux, car ils ne sont pas toujours compatibles !



## **Annexe 2**

Textes réglementaires  
relatifs au bruit des infrastructures routières





# Décrets, arrêtés, circulaires

Extrait

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### 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

NOR : DEVP0640019D

Le Premier ministre,

Sur le rapport de la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 ;

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – Les mesures prévues par le présent décret ont pour objet d'évaluer et de prévenir les nuisances sonores résultant d'activités humaines, notamment les bruits émis par les moyens de transports, le trafic routier, ferroviaire ou aérien ou provenant d'activités industrielles exercées dans les installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation en application de l'article L. 512-1 du code de l'environnement, à l'exception :

1° Des activités militaires localisées dans les zones affectées au ministère de la défense y compris les espaces aériens qui leur sont associés ;

2° Des activités domestiques ;

3° Du bruit perçu sur les lieux de travail et à l'intérieur des moyens de transport, du bruit de voisinage et du bruit produit par les personnes exposées elles-mêmes.

**Art. 2.** – Une carte de bruit et un plan de prévention du bruit dans l'environnement sont établis dans les conditions prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement :

1° Pour chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

2° Pour chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de train ;

3° Pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants dont la liste est annexée au présent décret.

**Art. 3.** – I. – Les cartes de bruit prévues au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement sont établies au moyen, notamment, des indicateurs de niveau sonore  $L_{DEN}$  et  $L_N$  définis à l'article R. 147-1 du code de l'urbanisme.

Les méthodes d'évaluation de l'exposition au bruit et les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement dont le dépassement peut justifier l'adoption de mesures de réduction du bruit sont définies par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement.

II. – Les cartes de bruit comprennent pour chacun des indicateurs mentionnés au I :

1° Des documents graphiques représentant :

a) Les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones indiquant la localisation des émissions de bruit énumérées à l'article 1<sup>er</sup> ;

b) Les secteurs affectés par le bruit arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ;

c) Les zones où les valeurs limites mentionnées à l'article L. 572-6 du code de l'environnement sont dépassées ;

d) Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence ;

2° Une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones mentionnées au 1° ;

3° Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.

III. – Dans les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2, les cartes de bruit comportent, en outre, des documents graphiques représentant de manière distincte le bruit produit par les trafics routier, ferroviaire, aérien et les installations industrielles mentionnées au premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> ainsi que les évolutions prévisibles de ces nuisances sonores.

IV. – Un arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l'environnement, des transports et de l'équipement précise, en tant que de besoin, les dispositions techniques nécessaires à l'application du présent article.

**Art. 4.** – Les cartes de bruit concernant les infrastructures mentionnées aux 1° et 2° de l'article 2 sont arrêtées et publiées par le représentant de l'Etat dans le département.

Les cartes de bruit concernant les agglomérations mentionnées au 3° de l'article 2 sont arrêtées par les conseils municipaux des communes appartenant aux agglomérations ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores s'il en existe.

Les cartes de bruit sont tenues à la disposition du public au siège de l'autorité compétente pour les arrêter. Elles sont publiées par voie électronique.

**Art. 5.** – I. – Les plans de prévention du bruit dans l'environnement prévus au chapitre II du titre VII du livre V du code de l'environnement comprennent :

1° Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées ;

2° S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies à l'article L. 572-6 et les objectifs de préservation les concernant ;

3° Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites mentionnées au I de l'article 3 ;

4° Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes ;

5° S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ;

6° Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;

7° Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;

8° Un résumé non technique du plan.

II. – Sont joints en annexe du plan les accords des autorités ou organismes compétents pour décider et mettre en œuvre les mesures prévues.

**Art. 6.** – Le projet de plan comprenant les documents prévus à l'article 5 est mis à la disposition du public pendant deux mois.

Un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public est publié dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés, quinze jours au moins avant le début de la période de mise à disposition. Cet avis mentionne, en outre, les lieux, jours et heures où le public peut prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

**Art. 7.** – I. – Le plan de prévention du bruit dans l'environnement est arrêté :

1° Par le représentant de l'Etat dans le département pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen faisant partie du domaine routier national ;

2° Par l'organe délibérant de la collectivité territoriale gestionnaire pour les infrastructures routières autres que celles mentionnées à l'alinéa précédent ;

3° Par les conseils municipaux ou par les organes délibérants des établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, s'il en existe, pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

II. – Le plan de prévention du bruit dans l’environnement et une note exposant les résultats de la consultation prévue à l’article 6 et la suite qui leur a été donnée sont tenus à la disposition du public au siège de l’autorité compétente pour arrêter le plan. Le plan et la note sont publiés par voie électronique.

**Art. 8.** – Il est inséré dans le code de l’urbanisme un article R. 147-5-1 ainsi rédigé :

« *Art. R. 147-5-1.* – I. – Aux abords des aérodromes civils dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, à l’exception des mouvements effectués exclusivement à des fins d’entraînement sur des avions légers, le bruit émis dans l’environnement doit être évalué et faire l’objet d’actions tendant à le prévenir ou à le réduire dans les conditions prévues au présent article. La liste de ces aérodromes est fixée par arrêté conjoint des ministres chargés respectivement de l’environnement, des transports et de l’équipement.

II. – Le rapport de présentation du plan d’exposition au bruit établi autour des aérodromes mentionnés au I doit comprendre les données, objectifs et mesures prévues aux articles 3 et 5 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

III. – Les données, objectifs et mesures mentionnés au II sont réexaminés et, le cas échéant, mis à jour en cas d’évolution significative des niveaux de bruit identifiés et en tout état de cause au moins tous les cinq ans. La mise à jour peut être effectuée indépendamment de la révision du plan d’exposition au bruit dans les conditions prévues aux articles 3, 6 et 7 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. »

**Art. 9.** – Le rapport de présentation des plans approuvés d’exposition au bruit des aérodromes mentionnés au I de l’article R. 147-5-1 du code de l’urbanisme est mis à jour au plus tard le 30 juin 2007 pour y inclure les données prévues à l’article 3 du décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et au plus tard le 18 juillet 2008 pour y inclure les données, objectifs et mesures mentionnés à l’article 8 du même décret.

**Art. 10.** – Le ministre d’Etat, ministre de l’intérieur et de l’aménagement du territoire, le ministre des transports, de l’équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l’écologie et du développement durable sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 24 mars 2006.

DOMINIQUE DE VILLEPIN

Par le Premier ministre :

*La ministre de l’écologie  
et du développement durable,*

NELLY OLIN

*Le ministre d’Etat,  
ministre de l’intérieur  
et de l’aménagement du territoire,*  
NICOLAS SARKOZY

*Le ministre des transports, de l’équipement,  
du tourisme et de la mer,*

DOMINIQUE PERBEN

## A N N E X E I

### LISTE DES AGGLOMÉRATIONS

#### *Agglomérations de plus de 250 000 habitants*

Avignon, Béthune, Bordeaux, Clermont-Ferrand, Douai-Lens, Grenoble, Lille, Lyon, Marseille - Aix-en-Provence, Metz, Montpellier, Nancy, Nantes, Nice, Orléans, Paris, Rennes, Rouen, Saint-Etienne, Strasbourg, Toulon, Toulouse, Tours et Valenciennes.

#### *Agglomérations comprises entre 100 000 et 250 000 habitants*

Amiens, Angers, Angoulême, Annecy, Annemasse, Bayonne, Besançon, Brest, Caen, Calais, Chambéry, Dijon, Dunkerque, Le Havre, Limoges, Lorient, Le Mans, Maubeuge, Montbéliard, Mulhouse, Nîmes, Pau, Perpignan, Poitiers, Reims, La Rochelle, Saint-Nazaire, Thionville, Troyes, Valence, Fort-de-France (Martinique), Pointe-à-Pitre - Les Abymes (Guadeloupe), Saint-Denis (Réunion) et Saint-Pierre (Réunion).

## A N N E X E II

### LISTE DES COMMUNES INCLUSES DANS LES AGGLOMÉRATIONS DE PLUS DE 100 000 HABITANTS

AGGLOMÉRATION	COMMUNE	DÉPARTEMENT
AMIENS.	AMIENS .....	80
	CAGNY .....	80

# Décrets, arrêtés, circulaires

## TEXTES GÉNÉRAUX

### MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE ET DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

#### Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

NOR : DEVP0650177A

Le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'écologie et du développement durable,

Vu la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L. 572-1 à L. 572-11 ;

Vu le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 ;

Vu le décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation ;

Vu le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme,

Arrêtent :

**Art. 1<sup>er</sup>.** – L'évaluation des niveaux de bruit en façade des bâtiments est effectuée à 2 mètres en avant de la façade, sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné. Cela correspond à une correction de – 3 dB(A) par rapport au niveau de pression acoustique défini dans la norme NF S 31 110.

Les niveaux sonores visés à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont évalués à une hauteur de 4 mètres au-dessus du sol.

**Art. 2.** – I. – Les niveaux de bruit visés à l'article 1<sup>er</sup> sont évalués par calcul. Des mesures sur site peuvent être effectuées pour s'assurer de la cohérence des calculs.

II. – Les méthodes de calculs sont conformes aux méthodes suivantes :

1° Pour le bruit industriel : ISO 9613-2 : « Acoustique - Atténuation du son lors de sa propagation à l'air libre, partie 2 : méthodes générales de calcul » ;

2° Pour le bruit des aéronefs : document de la Conférence européenne de l'aviation civile CEAC, doc. 29 « Rapport sur la méthode standard de calcul des courbes de bruit autour des aéroports civils » 1997, à l'aide de la technique de segmentation mentionnée dans la partie 7.5 de CEAC doc. 29 ;

3° Pour le bruit des trafics routier et ferroviaire : norme XP S 31-133 : « Acoustique - Bruit des transports terrestres - Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques ».

III. – 1° Pour le bruit industriel, des données appropriées d'émission peuvent être obtenues par des mesures réalisées suivant l'une des méthodes suivantes :

– ISO 8297 : 1994 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique d'installations industrielles multisources pour l'évaluation des niveaux de pression acoustique dans l'environnement - méthode d'expertise » ;

– EN ISO 3744 : 1995 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à partir de la pression acoustique - méthode d'expertise dans des conditions approchant celles du champ libre sur plan réfléchissant » ;

– EN ISO 3746 : 1995 « Acoustique - Détermination des niveaux de puissance acoustique émis par les sources de bruit à l'aide d'une surface de mesure enveloppante au-dessus d'un plan réfléchissant » ;

2° Les données d'émission sonore des aéronefs sont celles de la base de données européenne « ANP » constituée à cet effet ;

3° Pour les infrastructures routières, les abaques d'émission sont indiqués par la nouvelle méthode de prévision du bruit – routes – 1996. Pour les infrastructures ferroviaires, les données d'émission sont indiquées

par le document « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » du 30 janvier 2006, de la Société nationale des chemins de fer français (SNCF).

IV. – Les méthodes de mesures sont conformes aux méthodes suivantes :

- NF S 31-110 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Grandeurs fondamentales et méthodes générales d'évaluation » ;
- NF S 31-010 « Caractérisation et mesurage des bruits de l'environnement - Méthodes particulières de mesurage, pour les autres sources de bruit » ;
- NF S 31 085 « Caractérisation et mesurage du bruit dû au trafic routier » ;
- NF S 31-088 « Mesurage du bruit dû au trafic ferroviaire en vue de sa caractérisation pour le bruit ferroviaire ».

**Art. 3. – I. –** Les documents graphiques représentant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones visées au *a* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé ainsi que les zones où les valeurs limites sont dépassées visées au *c* du II (1<sup>o</sup>) et les estimations visées au II (2<sup>o</sup>) du même article sont établis à partir de données récentes. Ils tiennent lieu de situation de référence.

Les données récentes sont obtenues préférentiellement par relevés ou par estimations sous réserve de préciser la méthodologie employée dans le rapport visé au 3<sup>o</sup> de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé.

II. – Dans les agglomérations visées au 3<sup>o</sup> de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, le document visé au *a* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du même décret peut, le cas échéant, représenter l'exposition sonore globale due à l'ensemble des différentes sources de bruit visées à l'article 1<sup>er</sup> du même décret.

III. – Une évolution connue ou prévisible, telle que visée au *d* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est une modification planifiée des sources de bruit, ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable.

Les projets d'infrastructure sont pris en compte dès lors que l'un des actes suivants s'y rapportant intervient six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête.

1<sup>o</sup> Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ou sur le projet d'une installation classée pour la protection de l'environnement visée au L. 512-1 du code de l'environnement, en application de l'article L. 11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n° 85-453 du 23 avril 1985 modifié portant application de la loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement ;

2<sup>o</sup> Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du *a* du 2<sup>o</sup> de l'article R. 121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision, ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;

3<sup>o</sup> Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan local d'urbanisme, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;

4<sup>o</sup> Autorisation d'une installation classée pour la protection de l'environnement visée au L. 512-1 du code de l'environnement ;

5<sup>o</sup> Publication des arrêtés préfectoraux portant classement de l'infrastructure au sens du décret du 9 janvier 1995 susvisé ou définissant un plan d'exposition au bruit au sens des articles L. 147-1 à L. 147-8 et R. 147-1 à R. 147-11 du code de l'urbanisme ;

6<sup>o</sup> Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur un projet de modification permanente de la circulation aérienne de départ et d'approche aux instruments telle que prévue par le décret n° 2004-558 du 15 juin 2004 pris pour l'application de l'article L. 227-10 du code de l'aviation civile et modifiant la partie Réglementaire de ce code et le décret n° 85-453 du 23 avril 1985.

**Art. 4. – I. –** Les courbes isophones visées au *a* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont tracées à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln puis, pour les valeurs supérieures, fixées de 5 en 5 dB(A). Les zones de bruit comprises entre les courbes isophones sont représentées par une couleur dont le code est conforme à la norme NF S 31 130.

II. – Les zones où les valeurs limites sont dépassées visées au *c* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont désignées à l'aide des courbes isophones correspondant aux valeurs limites précisées à l'article 7.

III. – Les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles visées au *d* du II (1<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont représentées par des courbes isophones des différences de niveaux de bruit entre la situation de référence et la situation future à long terme. Les zones de bruit comprises entre les courbes isophones sont représentées par une couleur dont le code est conforme à la norme NF S 31 130.

IV. – L'estimation visée au II (2<sup>o</sup>) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est établie pour les plages suivantes :

- 1<sup>o</sup> Pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...
- 2<sup>o</sup> Pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...



Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitations est arrondi à la centaine près.

Pour les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports, les estimations donnent également la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

**Art. 5. – I. –** Pour le bruit dû aux trafics routier, ferroviaire, pour le bruit des aéroports ainsi que pour le bruit dû aux installations industrielles visées au L. 512-1, l'estimation exigée au II (2°) de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est effectuée en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée, couplé à une estimation du nombre de personnes vivant dans ce bâtiment.

II. – Dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, l'estimation exigée au II (2°) de l'article 3 du même décret est établie pour l'information du public, par secteur, puis par commune et enfin, le cas échéant, pour le territoire de l'établissement public de coopération intercommunale compétent en matière de lutte contre les nuisances sonores. Les secteurs d'étude sont déterminés par l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte de bruit en fonction de la taille du territoire cartographié.

Pour les grandes infrastructures de transports terrestres, l'estimation exigée au 2° de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé est établie séparément pour chaque axe. Les données sont agrégées à l'échelon du département.

Le cas échéant, une estimation supplémentaire est effectuée pour les secteurs soumis aux bruits des grandes infrastructures et situés dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé.

III. – Dans les agglomérations visées au 3° de l'article 2 du décret du 24 mars 2006 susvisé, l'estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit visée au I (7°) de l'article 5 du même décret peut, le cas échéant, tenir compte de l'exposition sonore globale due à l'ensemble des différentes sources de bruit visées à l'article 1<sup>er</sup> du même décret.

**Art. 6. – I. –** Les informations visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont au format numérique et sont organisées conformément aux standards et aux normes définis par le cadre commun d'interopérabilité des systèmes d'information publics.

II. – Les représentations graphiques comportent notamment :

- le nord géographique ;
- l'échelle ;
- une légende comportant les codes couleur visés à l'article 4 ;
- pour le public, les repères suivants :

a) Concernant les grandes infrastructures de transports, le nom et la localisation des villages, des villes et des agglomérations comprises dans les zones délimitées à l'article 4 ;

b) Concernant les agglomérations, le nom des rues principales.

III. – Les représentations graphiques doivent être claires, compréhensibles et accessibles par le public. Les représentations graphiques des cartes de bruit relatives aux agglomérations visées au 3° de l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont établies à l'échelle de 1/10 000 au moins. Les représentations graphiques des cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures de transports visées aux 1° et 2° de l'article 2 du même décret et à l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme sont établies à l'échelle de 1/25 000 au moins.

**Art. 7. –** Les valeurs limites visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006 susvisé sont les suivantes :

VALEURS LIMITES, EN dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

**Art. 8. –** Le directeur général des routes, le directeur général de la mer et des transports, le directeur général de l'aviation civile et le directeur de la prévention des pollutions et des risques sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 4 avril 2006.

*La ministre de l'écologie  
et du développement durable,*  
NELLY OLIN

*Le ministre des transports,  
de l'équipement, du tourisme et de la mer,*  
DOMINIQUE PERBEN





## **Annexe 3**

Diagnostic acoustique territorial de mars 2012 (extrait)



# Diagnostic acoustique territorial sur les infrastructures de transports du Val-de-Marne et le patrimoine du Conseil général

Extrait



**Rapport d'étude**

**Mars 2012**

### III. ANALYSE GLOBALE DE L'IMPACT DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

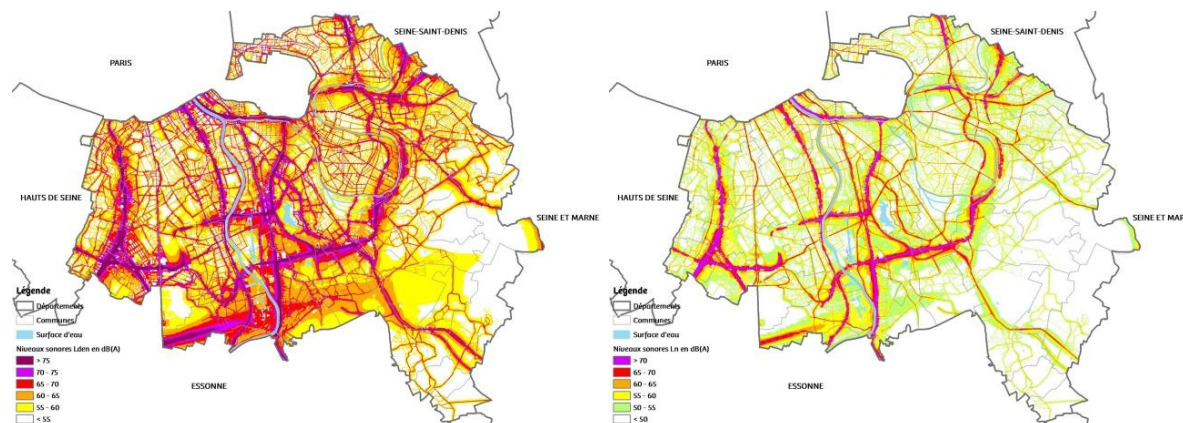
Cette partie constitue une synthèse à l'échelle départementale des résultats de la cartographie stratégique du bruit. Elle est structurée en trois chapitres permettant de distinguer l'impact du bruit sur le territoire, sur les populations et sur les établissements sensibles.

#### III.1. Exposition au bruit sur le territoire

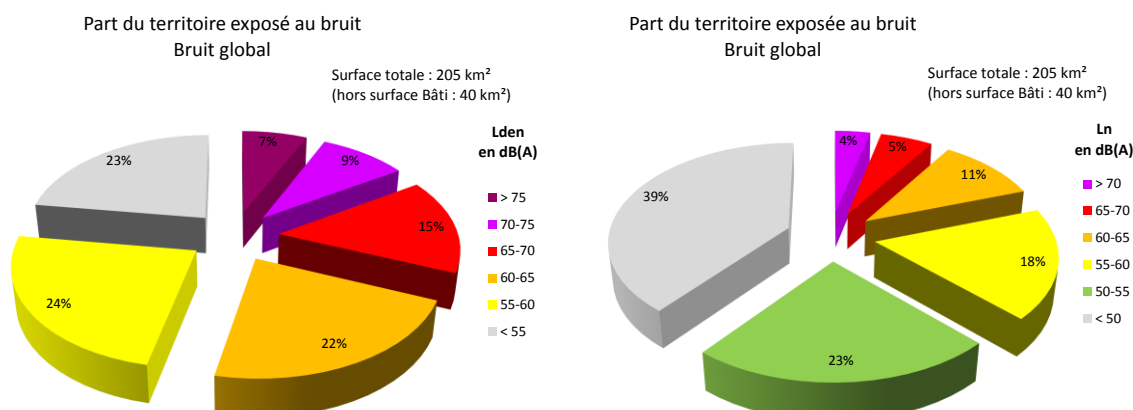
Le Val-de-Marne est le département le plus grand de la petite couronne, il s'étend au sud-est de Paris sur 245 km<sup>2</sup>. Les résultats présentés dans ce chapitre concernent l'environnement extérieur du territoire, c'est-à-dire tout l'espace situé à l'extérieur des bâtiments. Cela correspond à une surface d'environ 205 km<sup>2</sup>, soit 84% de la surface totale du Val-de-Marne.

##### III.1.a. Résultats d'exposition au bruit

Les cartes suivantes représentent le bruit moyen généré par l'ensemble des sources modélisées (les routes, les voies ferrées et le trafic aérien) pour les indicateurs Lden et Ln.



La part du territoire exposée au bruit des infrastructures de transports est donnée par plage de 5 dB(A) dans les graphiques ci-dessous :



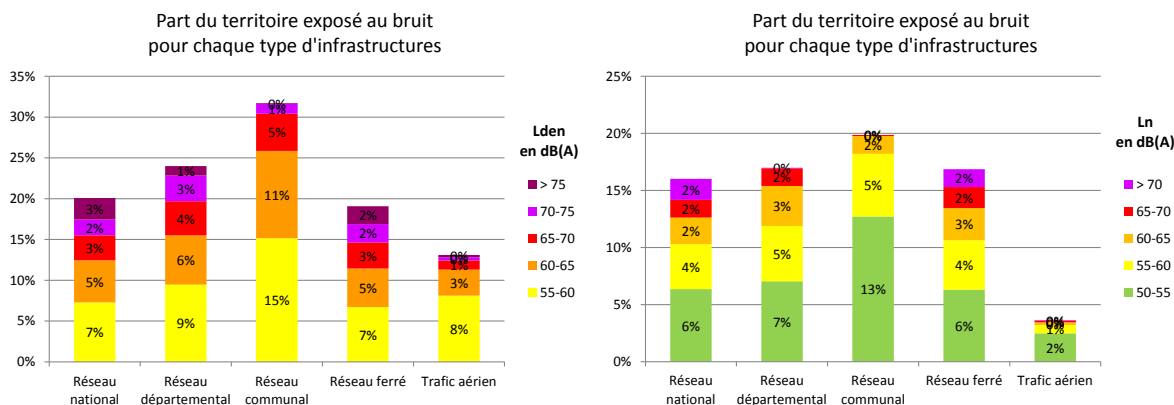
En moyenne, le bruit des infrastructures de transport couvre plus de 75 % du territoire pour l'indicateur Lden et plus de 60% pour l'indicateur Ln (Les niveaux Lden = 55 dB(A) et Ln = 50 dB(A) sont les seuils de représentation des cartes et sont considérés dans cette analyse comme seuil de présence du bruit).



Ces résultats montrent que le bruit des infrastructures de transport occupe une place importante dans le paysage val-de-marnais de jour comme de nuit. La zone sud-est du département, marquée par la présence de la forêt de Notre-Dame, est la plus épargnée par cette nuisance.

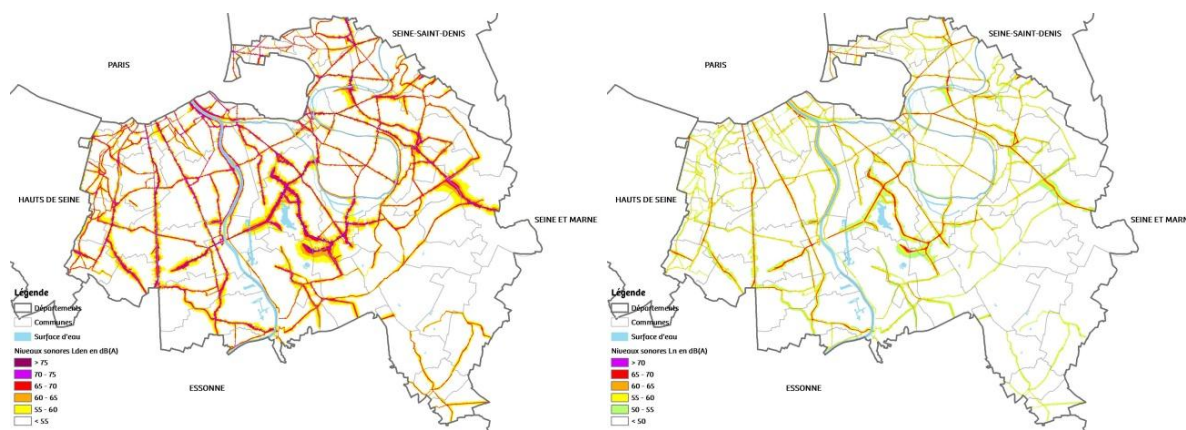
Chacune des sources cartographiées contribue à la présence du bruit sur le territoire, soit en situation de mono-exposition (une seule source contribue au niveau sonore) soit en situation de multi-exposition (plusieurs sources contribuent au niveau sonore).

Les graphiques ci-dessous fournissent les résultats en pourcentage du territoire exposé au bruit des différentes infrastructures.



Indépendamment des autres sources de bruit, le réseau routier départemental produit un niveau moyen Lden supérieur à 55 dB(A) et un niveau moyen Ln supérieur à 50 dB(A) respectivement sur 24% et 17% du territoire.

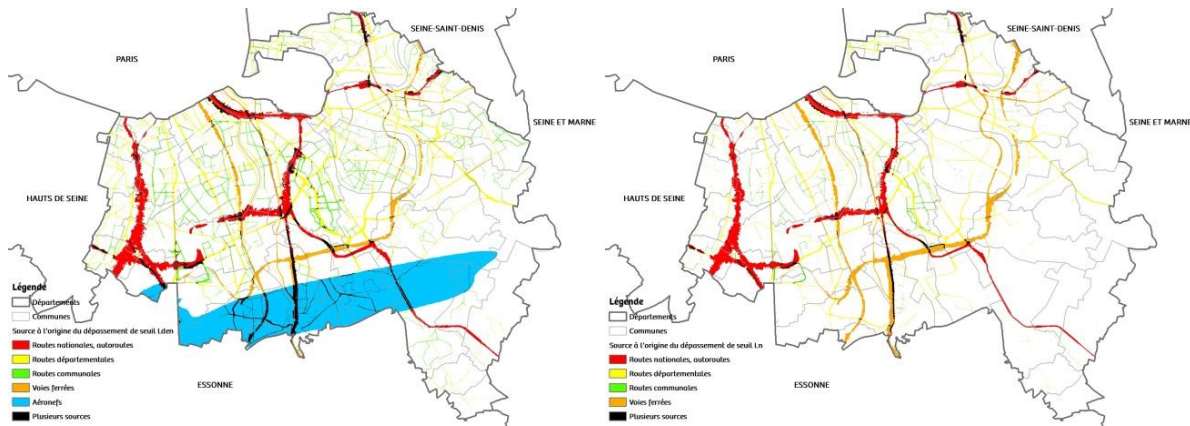
Les cartes suivantes représentent le bruit généré par les infrastructures routières départementales.



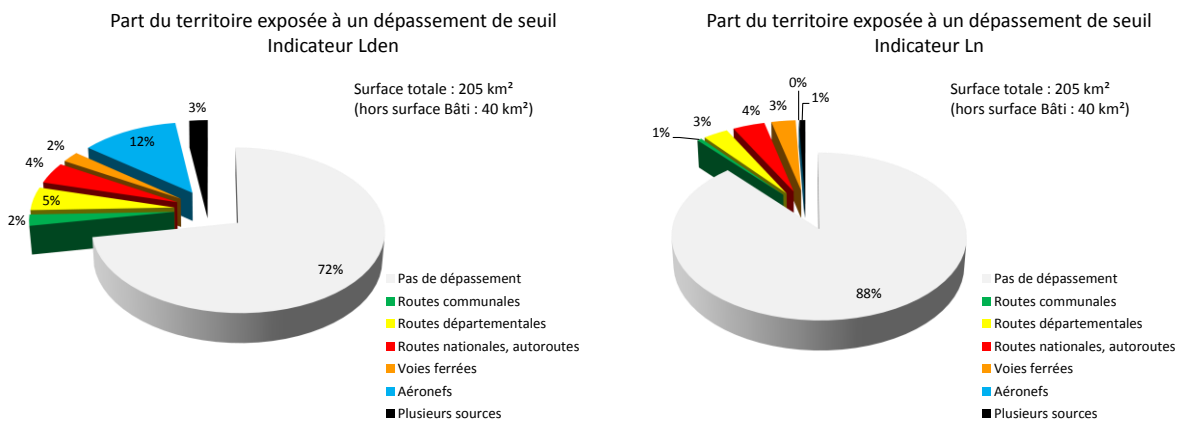
Le bruit du réseau routier départemental, géré par le Conseil général du Val-de-Marne, impacte toutes les communes et constitue un enjeu important dans la gestion du paysage sonore.

### III.1.b. Résultats d'exposition aux dépassements des valeurs limites

Les cartes suivantes représentent, par source de bruit, les zones qui dépassent les valeurs limites (cf. partie II) pour les indicateurs Lden et Ln.



La part du territoire exposée à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites est donnée, par source de bruit, dans les graphiques ci-dessous :



Pour les deux indicateurs Lden et Ln, l'impact des différentes sources sur le territoire est presque équivalente hormis pour le bruit des aéronefs qui n'est pas soumis à une valeur limite pendant la période nocturne. Par ailleurs, le couvre-feu de l'aéroport d'Orly réduit très nettement l'impact de nuit du trafic aérien.

Pour l'indicateur Lden, environ 28 % du territoire est situé dans une zone de dépassement des valeurs limites dont presque la moitié est dû au bruit du trafic aérien. De nuit, 12% du territoire est situé en zone de dépassement des valeurs limites.

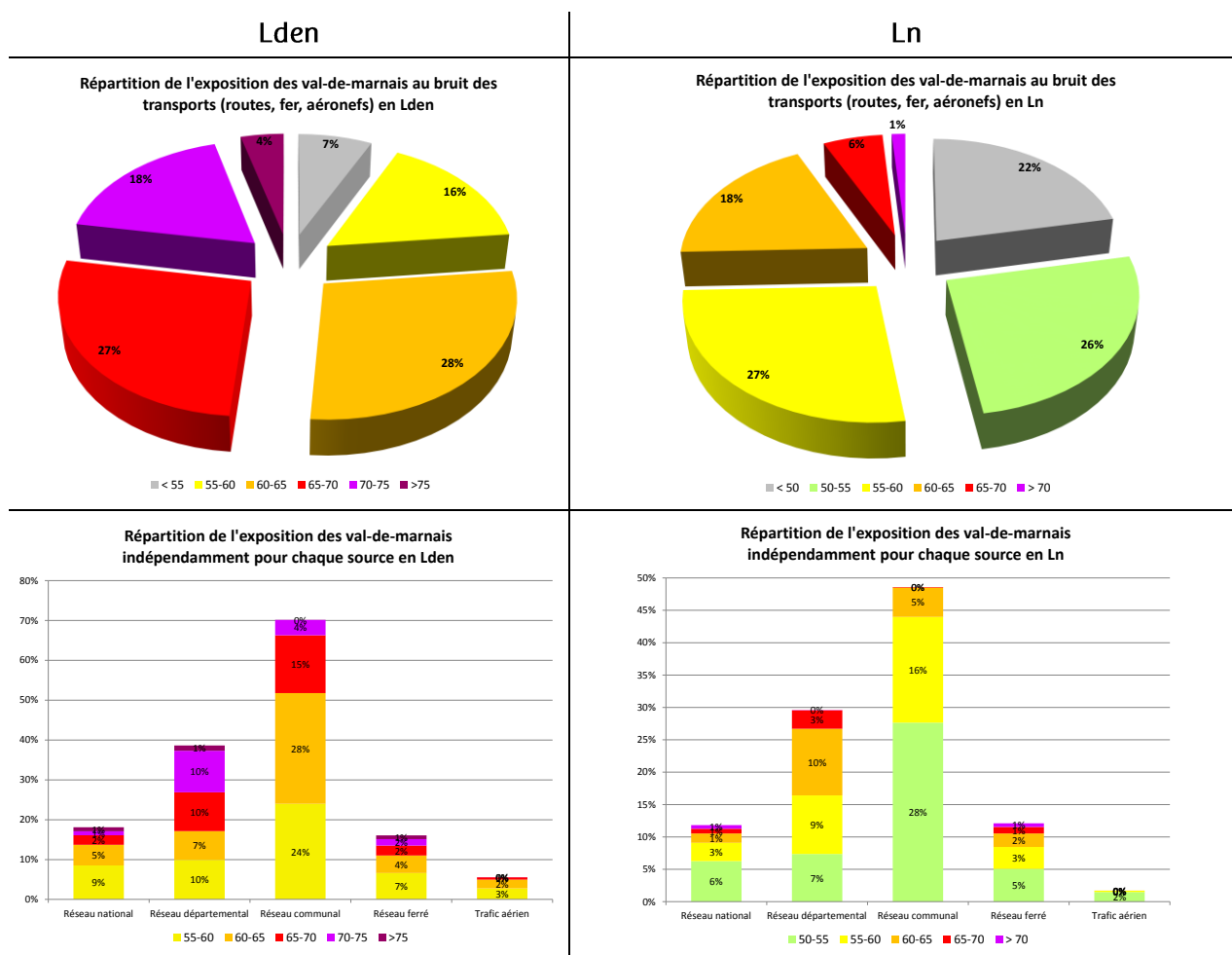
Le réseau routier départemental génère un dépassement de la valeur limite sur 5% et 3% du territoire (hors situation de multi-exposition) respectivement pour les indicateurs Lden et Ln.

## III.2. Exposition au bruit des populations

Les résultats suivants se basent sur une exploitation des données de population issues du recensement INSEE de 1999, soit une population totale du Val-de-Marne approchant les 1,23 millions d'habitants. Aussi, il faut garder une vision globale des résultats présentés, d'autant plus que la méthode d'estimation tend à surestimer la réalité (cf. partie II).

### III.2.a. Résultats d'exposition au bruit

Les graphiques ci-dessous présentent l'exposition de la population du Val-de-Marne au bruit des infrastructures de transports pour les deux indicateurs Lden et Ln.

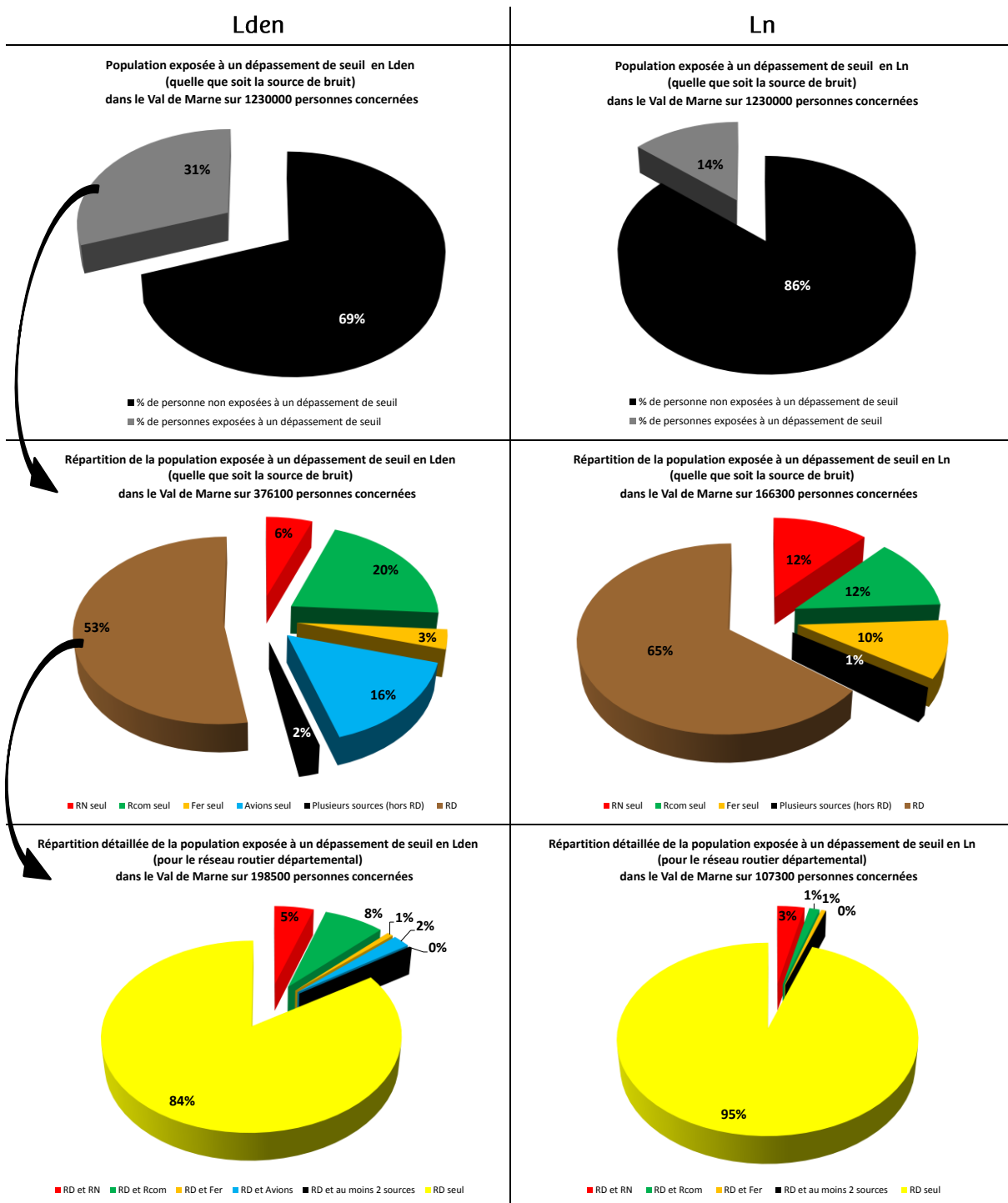


Pour l'indicateur Lden, la quasi-totalité des val-de-marnais (93%) est exposée au bruit des infrastructures de transports. Le réseau routier communal, qui constitue la source de bruit la plus répandue (cf. §III.1.a), touche une majorité de personnes (70%), le situant largement devant le réseau routier départemental (39%), le réseau routier national (18%), le réseau ferré (16%) et le trafic aérien (6%). Environ 475 000 personnes sont exposées au bruit du réseau routier départemental si l'on considère l'indicateur Lden.

De nuit, les proportions entre les différentes sources sont comparables. Toutefois, l'impact est plus faible avec 78% de personnes exposées au bruit des transports et 30% exposés au bruit des routes départementales, soit 364 000 personnes.

### III.2.b. Résultats d'exposition aux dépassements des valeurs limites

Les graphiques suivants synthétisent les résultats d'exposition aux dépassements des valeurs limites pour les indicateurs Lden et Ln.



Pour l'indicateur Lden, près d'un tiers des habitants du Val-de-Marne, soit 376 100 personnes, est exposé à un niveau sonore dépassant les valeurs limites (quelle que soit la source de bruit).

Parmi ces personnes, un peu plus de la moitié (53%) est impactée par les routes départementales, soit 198 500 personnes dont 84% en situation de mono-exposition et 16% en situation de multi-exposition.



Le trafic sur les réseaux routiers nationaux et communaux, les trafics ferroviaire et aérien impactent, sans contribution du réseau départemental, 47% des personnes exposées à des dépassements de valeurs limites soit 177 500 personnes.

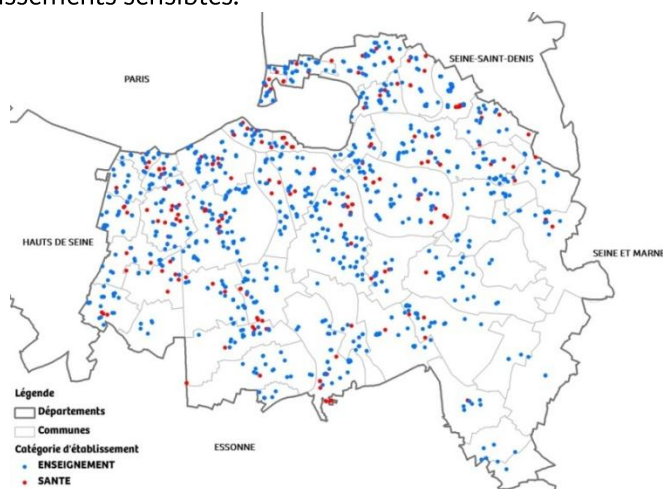
Pour l'indicateur Ln, 14% des habitants du Val-de-Marne, soit 166 300 personnes, sont exposés à un niveau sonore dépassant les valeurs limites (quelle que soit la source de bruit).

Parmi ces personnes, 65% sont impactées par les routes départementales soit 107 300 personnes dont 95% en situation de mono-exposition et 5% en situation de multi-exposition.

Le trafic sur les réseaux routiers nationaux et communaux, les trafics ferroviaire et aérien impactent, sans contribution du réseau départemental, 35% des personnes exposées à des dépassements de valeurs limites, soit 59 000 personnes.

### III.3. Exposition au bruit des établissements sensibles

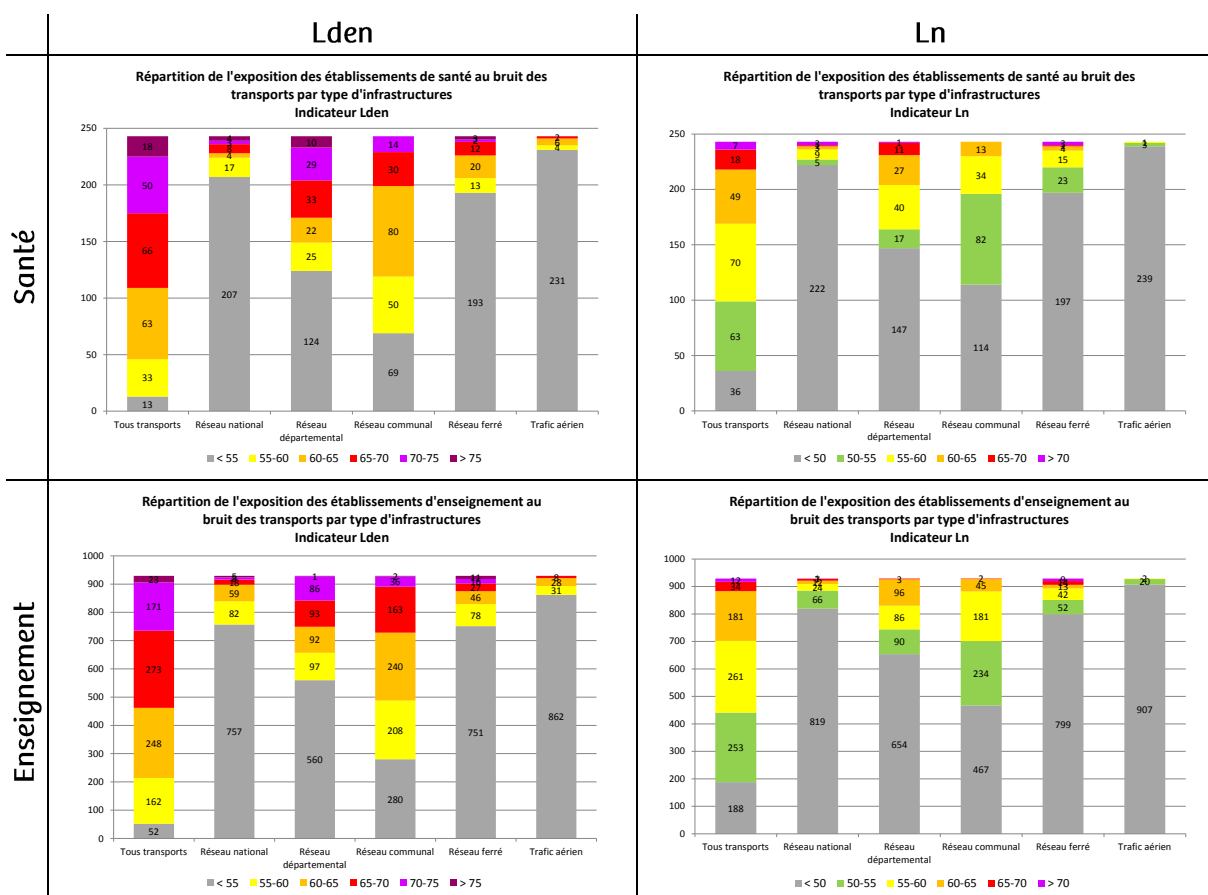
Les établissements définis comme « sensibles » dans le cadre de la directive européenne sont les établissements de santé et d'enseignement (cf. Partie II). La carte ci-dessous représente la localisation des établissements sensibles.



		Type	Nombre
Santé		Cliniques - Maternités	15
		Etablissements médicalisés	154
		Hopitaux	11
		Maisons de retraite	63
		<b>Total Santé</b>	<b>243</b>
Enseignement		Collèges	143
		Ecoles	711
		Lycées	73
		Universités	2
		<b>Total Enseignement</b>	<b>929</b>
		<b>Total</b>	<b>1172</b>

#### III.3.a. Résultats d'exposition au bruit

Les graphiques ci-dessous présentent par plage de bruit et par source la répartition des 1172 établissements recensés comme sensibles dans le département du Val-de-Marne.



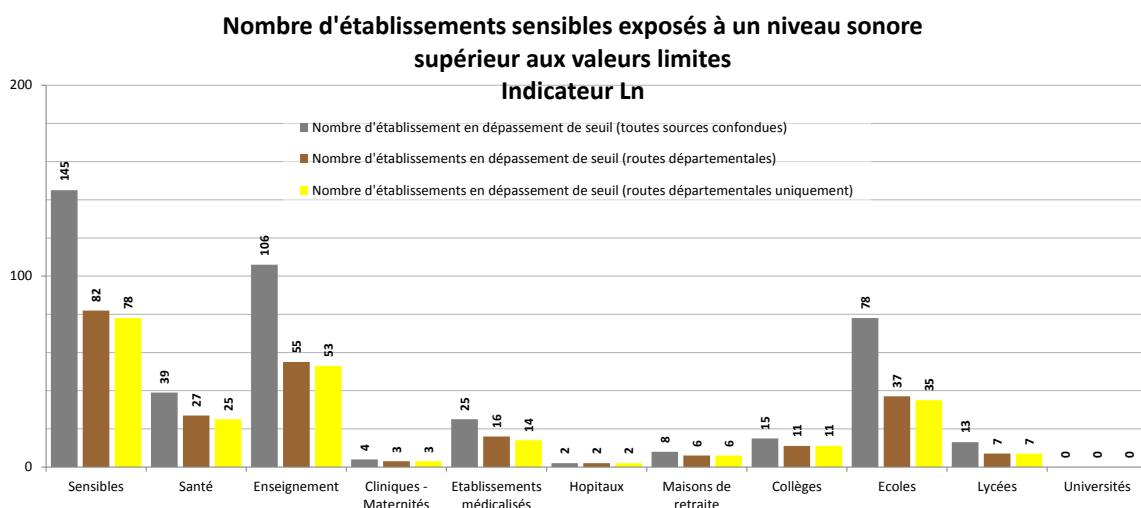
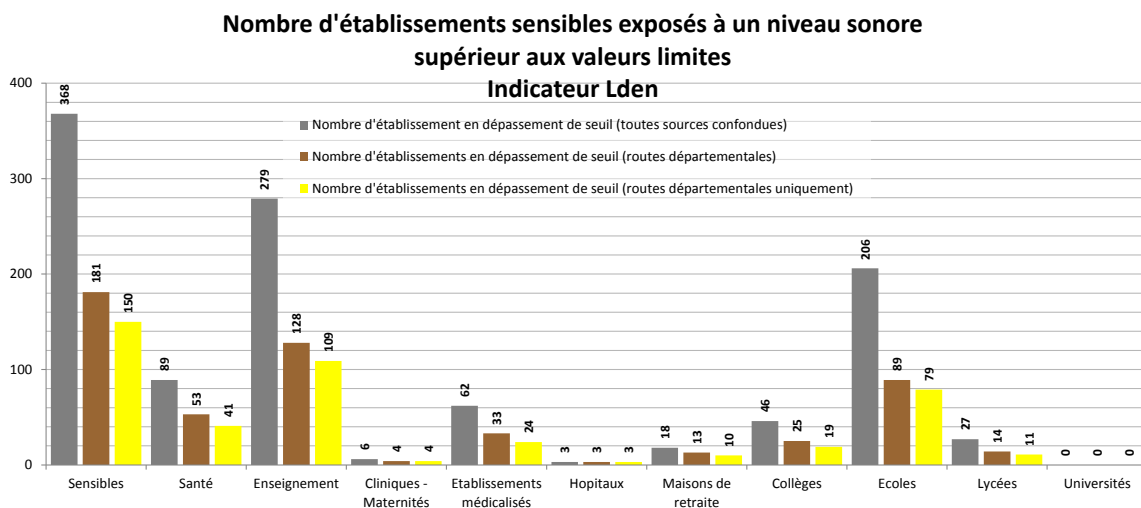
Pour l'indicateur Lden, la quasi-totalité des établissements sensibles sont exposés au bruit (95%). Le réseau routier départemental impacte 49% des établissements de santé et 40% des établissements d'enseignement.

De nuit, respectivement 85% et 80 % des établissements de santé et d'enseignement sont exposés au bruit. Le réseau routier départemental impacte 40% des établissements de santé et 30% des établissements d'enseignement.

### III.3.b. Résultats d'exposition aux dépassements des valeurs limites

Les graphiques suivants présentent pour chaque indicateur, le nombre d'établissements sensibles exposés aux dépassements de valeurs limites. Les établissements sensibles sont décomposés par catégorie (Santé et Enseignement) puis par type (cf. partie II).

Les représentations permettent de distinguer le nombre d'établissements concernés par un dépassement des valeurs limites toutes sources de bruit confondues (couleur grise) et la contribution du réseau routier départemental (couleurs marron et jaune).



Pour les indicateurs Lden et Ln, respectivement 368 et 145 établissements sensibles dépassent les valeurs limites dont 49% et 57% sont exposés au bruit des routes départementales. La majorité des établissements concernés sont des écoles.

### III.4. Synthèse des résultats

Le tableau suivant synthétise les résultats obtenus dans les trois chapitres précédents, à l'échelle départementale et par commune (cf. annexe VI.1 pour l'ensemble des résultats par commune).

Les résultats sont présentés en relatif par rapport à la valeur totale. Par exemple la colonne « Territoire Lden » correspond à la part du territoire exposée à des niveaux supérieurs au seuil toutes sources confondues par rapport à la surface du territoire totale.

Les colonnes marquées « (RD) » correspondent à la contribution des routes départementales, indépendamment des autres sources.

En rouge apparaissent les résultats qui dépassent la valeur moyenne du département listée en 1<sup>ère</sup> ligne.

NOM	Territoire Lden	Territoire Lden (RD)	Territoire Ln	Territoire Ln (RD)	Population Lden	Population Lden (RD)	Population Ln	Population Ln (RD)	Etablissements Lden	Etablissements Lden (RD)	Etablissements Ln	Etablissements Ln (RD)
<b>VAL-DE-MARNE</b>	<b>28%</b>	<b>6%</b>	<b>11%</b>	<b>4%</b>	<b>31%</b>	<b>16%</b>	<b>14%</b>	<b>9%</b>	<b>31%</b>	<b>15%</b>	<b>12%</b>	<b>7%</b>
Ablon-sur-Seine	98%	5%	14%	2%	100%	11%	20%	3%	100%	0%	43%	0%
Alfortville	21%	6%	12%	2%	29%	7%	12%	3%	27%	0%	8%	0%
Arcueil	30%	11%	20%	4%	33%	22%	13%	4%	21%	21%	14%	7%
Boissy-Saint-Léger	71%	1%	3%	0%	62%	2%	7%	0%	55%	0%	5%	0%
Bonneuil-sur-Marne	23%	11%	19%	7%	9%	7%	4%	3%	11%	11%	11%	0%
Bry-sur-Marne	17%	4%	13%	2%	18%	10%	14%	4%	3%	0%	3%	0%
Cachan	15%	11%	5%	3%	22%	19%	5%	4%	19%	19%	0%	0%
Champigny-sur-Marne	19%	9%	14%	7%	24%	18%	15%	12%	22%	12%	15%	8%
Charenton-le-Pont	52%	16%	45%	8%	50%	37%	35%	18%	29%	21%	21%	8%
Chennevières-sur-Marne	13%	8%	8%	4%	10%	8%	5%	3%	0%	0%	0%	0%
Chevilly-Larue	33%	8%	26%	5%	23%	19%	11%	8%	39%	22%	17%	6%
Choisy-le-Roi	25%	8%	19%	6%	37%	26%	20%	14%	29%	29%	18%	18%
Créteil	33%	13%	23%	8%	36%	9%	17%	4%	43%	10%	12%	2%
Fontenay-sous-Bois	18%	8%	11%	4%	21%	18%	10%	10%	24%	21%	14%	14%
Fresnes	36%	7%	28%	3%	22%	11%	6%	1%	25%	25%	10%	10%
Gentilly	15%	7%	7%	2%	18%	13%	8%	5%	17%	6%	6%	6%
Hay-les-Roses	25%	8%	17%	3%	21%	8%	10%	2%	5%	5%	0%	0%
Ivry-sur-Seine	25%	11%	18%	6%	34%	21%	19%	10%	43%	28%	20%	9%
Joinville-le-Pont	16%	12%	10%	8%	29%	29%	14%	14%	23%	15%	8%	0%
Kremlin-Bicêtre	20%	13%	11%	6%	43%	34%	28%	22%	36%	32%	5%	5%
Limeil-Brévannes	77%	3%	6%	2%	68%	4%	2%	2%	81%	0%	6%	0%
Maisons-Alfort	25%	9%	17%	6%	31%	21%	16%	9%	40%	29%	20%	11%
Mandres-les-Roses	2%	2%	0%	0%	19%	15%	2%	2%	33%	17%	0%	0%
Marolles-en-Brie	29%	0%	2%	0%	6%	2%	1%	0%	0%	0%	0%	0%
Nogent-sur-Marne	17%	12%	13%	9%	33%	28%	18%	17%	26%	21%	6%	3%
Noisieu	2%	2%	0%	0%	4%	4%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
Orly	23%	4%	10%	2%	15%	8%	9%	5%	38%	17%	24%	14%
Ormesson-sur-Marne	10%	8%	5%	3%	8%	8%	4%	3%	29%	29%	14%	14%
Périgny-sur-Yerres	1%	1%	0%	0%	7%	5%	2%	2%	50%	50%	0%	0%
Perreux-sur-Marne	11%	8%	7%	5%	26%	22%	14%	14%	24%	20%	12%	12%
Plessis-Trévisse	7%	2%	0%	0%	11%	2%	0%	0%	7%	0%	0%	0%
Queue-en-Brie	4%	3%	1%	1%	3%	1%	1%	1%	0%	0%	0%	0%
Rungis	42%	7%	27%	4%	3%	0%	1%	0%	20%	20%	20%	20%
Saint-Mandé	20%	12%	12%	11%	32%	30%	29%	29%	14%	14%	14%	14%
Saint-Maur-des-Fossés	13%	5%	5%	3%	27%	14%	10%	8%	43%	25%	15%	13%
Saint-Maurice	44%	8%	30%	4%	54%	35%	32%	17%	31%	31%	15%	0%
Santeny	3%	1%	1%	0%	7%	3%	4%	1%	0%	0%	0%	0%
Sucy-en-Brie	21%	3%	6%	1%	17%	5%	6%	2%	11%	0%	11%	0%
Thiais	25%	8%	17%	5%	24%	18%	12%	11%	40%	36%	24%	20%
Valenton	46%	6%	14%	3%	74%	11%	9%	7%	67%	0%	0%	0%
Villecresnes	11%	1%	2%	0%	10%	3%	3%	1%	25%	0%	0%	0%
Villejuif	22%	8%	15%	5%	27%	15%	12%	10%	30%	8%	3%	3%
Villeneuve-le-Roi	92%	4%	7%	2%	92%	8%	9%	4%	100%	6%	29%	6%
Villeneuve-Saint-Georges	64%	3%	21%	1%	70%	6%	11%	0%	62%	3%	9%	0%
Villiers-sur-Marne	14%	6%	9%	3%	14%	10%	6%	5%	20%	15%	10%	10%
Vincennes	20%	14%	14%	11%	41%	33%	31%	26%	41%	35%	24%	24%
Vitry-sur-Seine	18%	7%	12%	5%	27%	16%	13%	9%	23%	13%	17%	9%

Territoire : cf. §III.1 ; Population : cf. §III.2 ; Etablissements : cf. §III.3

## **Annexe 4**

Bilan des participations financières du Département du Val-de-Marne  
en matière de lutte contre les nuisances acoustiques



Participation à l'Observatoire du Bruit  
Bilan des cotisations et subventions accordées par le Département du Val-de-Marne

	ODES		BRUITPARIF		TOTAL
	cotisation	subvention	cotisation	subvention	
<b>2002</b>	creation ODES				
<b>2003</b>	7 622,00 €	156 000,00 €			163 622,00 €
<b>2004</b>	7 622,00 €	252 000,00 €	création BRUITPARIF		259 622,00 €
<b>2005</b>	7 622,00 €	252 000,00 €	7 500,00 €		267 122,00 €
<b>2006</b>	7 622,00 €	252 000,00 €	15 000,00 €		276 622,00 €
<b>2007</b>	7 622,00 €	252 000,00 €	17 000,00 €		276 622,00 €
<b>2008</b>	7 622,00 €	200 000,00 €	17 000,00 €		224 622,00 €
<b>2009</b>			18 000,00 €	184 000,00 €	202 000,00 €
<b>2010</b>			18 000,00 €	164 000,00 €	182 000,00 €
<b>2011</b>			20 000,00 €	143 800,00 €	163 800,00 €
<b>2012</b>			20 000,00 €	30 000,00 €	50 000,00 €
<b>2013</b>			20 000,00 €		20 000,00 €
<b>2014</b>			20 000,00 €		20 000,00 €
<b>TOTAL</b>	45 732,00 €	1 364 000,00 €	172 500,00 €	521 800,00 €	2 106 032,00 €





**Bilan des crédits accordés aux opérations d'amélioration du confort acoustique des logements sociaux depuis l'année 2000, date de mise en oeuvre de l'action départementale de lutte contre le bruit dans le domaine de l'habitat social**

ANNEE DE PROGRAMMATION	Opération et organisme	Nbre de logements concernés	Montant de la subvention obtenue (en € HT)
2000	Cité du Plant à Champigny-sur-Marne OPAC 94	50	38 112,00 €
2001	Cité du Plant à Champigny-sur-Marne OPAC 94	77	58 692,00 €
2001	Résidence le Cherchefeuille à Arcueil - OPI HLM Arcueil-gentilly	148	112 812,00 €
2001	Les Barnuffles au Kremlin-Bicêtre OPHLM de Kremlin Bicêtre	196 mais 35 concernés par l'isolation acoustique	26 678,00 €
2001	Résidence Baudin à Boissy-Saint-léger OPIEVOY	123 mais financement de la VMC au titre de l'amélioration acoustique	30 489,00 €
2004	Cité du Plant à Champigny-sur-Marne OPAC 94	23	17 531,75 €
2004	Cité Frileuse à Gentilly OPI HLM Arcueil-Gentilly	116	88 421,00 €
2004	Michel-Ange- SAHLM La Sablière Alfortville	103	78 511,75 €
<b>Total des travaux acoustiques</b>		<b>675</b>	<b>451 247,50 €</b>



## **Annexe 5**

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal  
sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée



Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2011	Créteil	RD 1 / RD 102	Métro 8 depuis la station métro " Créteil Préfecture " ( RD1) au giratoire " Nomades Est" ( RD102).	47 000 000,00 €	oui	Transport en Commun
2013	Créteil/Valenton/Bonneuil/Sucy en Brie	RD 86 (Créteil), RD1 (Créteil/Bonneuil) puis RD 10 (Bonneuil/Sucy), RD 111 (Sucy).	TCSP Sucy-Pompadour de la RD 86 ( à côté du carrefour Pompadour ) à la gare RER de Sucy en Brie (6,9 Kml)	117 000 000 €	oui	Transport en Commun
2010 à 2013	Vitry / Chevilly / Thiais / L'Hay-les-Roses / Rungis / Orly	RD7	Tramway T7	341 000 000 €	oui	Transport en Commun
2011	Cachan	RD 157 _ PDU	Pôle Arcueil Cachan	1 700 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Cachan	RD 157 _ PDU	axe 187 av Carnot	991 560 €	oui	Transport en Commun
2013	Cachan L'Hay-les-Roses	RD 127 _ PDU	Axe 187 div leclerc+barbusse+arrets	2 800 000 €	oui	Transport en Commun
2011	Choisy-le-Roi	Voie communale_PDU	Rue de la Poste	647 363 €	oui	Transport en Commun
2013	Choisy-le-Roi	RD 86 / RD 138	Axe 103	130 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Choisy-le-Roi	RD 5 / RD 87 / RD 160	Mise au normes arrêts bus 293	226 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Fresnes	RD 127	Axe 187 Avenue de la Liberté	660 194 €	oui	Transport en Commun
2013	Fresnes / l'Hay-les-Roses	RD 268	Axe 187 Av. de la République/Flouquet/pl. P et M Curie	190 000 €	oui	Transport en Commun
2011	L'Hay-les-Roses	RD 148	Av. du général de Gaulle	2 500 000 €	oui	Transport en Commun
2011/2013	Ivry-sur-Seine	RD 5	Av. de Verdun	10 000 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Thiais / Choisy / Orly	RD 225	Axe Athis-Car - De Lattre de Tassigny	1 428 311 €	oui	Transport en Commun
2012	Villeneuve-le-Roi / Ablon-sur-Seine		Rue Brossolette	1 920 000 €	oui	Transport en Commun
2011	Villeneuve-Saint-Georges	comité d'axe PDU	Rues Pasteur, Martin, Anatole France	4 274 910 €	oui	Transport en Commun
2011	Ablon-sur-Seine	comité d'axe PDU	AXE 002/003	492 637 €	oui	Requalification de voirie
2003	Alfortville	RD 228	Rue de la Digue	3 811 000 €	oui	Requalification de voirie

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2003	Alfortville	RD 138	Quai Jean-Baptiste Clément	1 677 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Alfortville	RD 138	Quai de J.B Clément, Quai de révolution	1 800 000 €	oui	Requalification de voirie
2003	Arcueil	RD 161_comité d'axe	Av. Laplace	10 824 000 €	oui	Transport en Commun
2006	Arcueil	RD 154 B	Av. du Général Malleret Joinville	1 600 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Arcueil	RD 161	Rue Lénine	450 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Arcueil	RD 262 A	Av. Salvador Allendé	2 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2003	Cachan	RD 127	Av. C. Mericourt	1 830 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	1 350 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2007/2008	Champigny-sur-Marne	RD 145	Bd. de Stalingrad	6 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2010/2011	Champigny-sur-Marne	RD 145	Bd. de Stalingrad	8 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2010/2012	Champigny-sur-Marne	RD 4	Rue Louis Talamoni, rue Jean Jaurès	7 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2005	Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-	RD 145	Route du Plessis-Trévisé	2 390 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Chevilly-Larue	RD 126	Bd. Jean Mermoz	2 700 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Chevilly-Larue	RD 160	Av. du Général de Gaulle	1 300 000 €	oui	Requalification de voirie
2011	Chevilly-Larue	RD 160	Av. du Général de Gaulle	2 497 467 €	oui	Requalification de voirie
2011	Chevilly-Larue	RD 208	Route de Chevilly	262 000 €	oui	Requalification de voirie
2011/2012	Chevilly-Larue	RD 160	Av. de Gaulle	2 400 000 €	oui	Requalification de voirie
2011	Choisy-le-Roi	RD 5	Carrefour Rouget de Lisle	144 148 €	oui	Réfection de tapis
2007	Fontenay-sous-Bois	RD 240	Rue Dalayrac	3 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	2 000 000 €	oui	Requalification de voirie

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2007	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	1 455 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Gentilly	Sur plusieurs RD	Centre ville	2 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	Fontenay-sous-Bois	RD 240	Rue Dalayrac	130 000 €	oui	Réfection de tapis
2010/2011	Fontenay-sous-Bois	RD 86	Av. Carnot	2 600 000 €	oui	Requalification de voirie
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Rue Cosarde, Rue Gravereaux	1 525 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 126	Av. P.V. Couturier	900 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Av. H. Barbusse	700 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 126	Av. J. Mermoz	435 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Rue de la Cosarde	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Rue Laroumès	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Ivry-sur-Seine	RD 150	Rue Victor Hugo entre RN 19	1 767 136 €	oui	Requalification de voirie
2006	Ivry-sur-Seine	RD 154	Rue Andrieu	322 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Ivry-sur-Seine	RD 224 A	Av. Raspail	250 000 €	oui	Requalification de voirie
2008/2009	Ivry-sur-Seine		Porte d'Ivry	2 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2011	Ivry-sur-Seine	RD 5	Av. de Verdun	2 106 817 €	oui	Requalification de voirie
2006	Le Kremlin-Bicêtre	RD 154	Av. Charles Gide	2 160 000 €	oui	Requalification de voirie
2012	Le Kremlin-Bicêtre / Villejuif	RD 7	RD7 Nord 1ère phase De la Porte d'Italie ( KB) à la ZAC des Guipons ( Villejuif )	30 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2012	Le Kremlin-Bicêtre / Arcueil / Gentilly	RD 126	RD126 (A6b) depuis la Porte d'Italie sur 1400 m ; couverture A6b	30 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Le Kremlin-Bicêtre	RD 150 A	Rue R. Salengro	1 150 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Rue de la Cosarde	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2006/2007	Nogent-sur-Marne	RD 120	RD 120	2 200 000 €	oui	Requalification de voirie

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2006	Orly	RD 125 / RD 5	RD 125 x RD 125 B	211 000 €	oui	Requalification de voirie
2011	Thiais	RD 86	Carrefour de la Résistance	2 393 304 €	oui	Requalification de voirie
2013	Thiais	RD 160	Av. du Général de Gaulle	2 400 000 €	oui	Requalification de voirie
2006/2009	Valenton	RD 204	Rue du Colonel Fabien	6 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Villejuif	RD 148	Av. de la République	350 000 €	oui	Requalification de voirie
2011	Villeneuve-le-Roi	RD 5	Cours de Verdun	1 118 820 €	oui	Requalification de voirie
2012	Villeneuve-le-Roi	RD 136	Av. de la République	1 600 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Villeneuve-Saint-Georges	RD 136	Av. de l'Europe	315 000 €	oui	Requalification de voirie
2012	Villiers-sur-Marne	RD 235	Av. André Rouy	500 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Vitry-sur-Seine	RD 5	Av. Stalingrad	3 127 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Vitry-sur-Seine	RD 152	Carrefour du Port à l'Anglais	180 000 €	oui	Requalification de voirie
2012	Ablon-sur-Seine	RD 266	Rue du Bac	94 245 €	oui	Réduction de vitesse
2012	Ablon-sur-Seine	RD 249 B	Route de Villeneuve	99 856 €	oui	Réduction de vitesse
2012	Arcueil	RD 161	Av. Laplace	450 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Gentilly	RD 127 B	Rue d'Arcueil	80 000 €	oui	Réduction de vitesse
2011	Gentilly	RD 150	Av. du Président Wilson	55 000 €	oui	Réduction de vitesse
2003	Vitry-sur-Seine	RD 152	Quai Jules Guesde	260 000 €	oui	Réduction de vitesse
2011	Alfortville		Veron	1 267 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Alfortville	RD 138	Quai de la Révolution	443 369 €	oui	Piste cyclable
2011	Cachan	RD 157	Av. Léon Blum	1 600 000 €	oui	Piste cyclable
2012	Cachan	RD 157	Av. Léon Blum	1 900 000 €	oui	Piste cyclable



Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2011	Chevilly-Larue/Rungis	RD 165	Av. Charles Lindbergh	1 500 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Gentilly	RD 127	Av. Raspail	1 200 000 €	oui	Piste cyclable
2012	Gentilly	RD 127	Av. Raspail	1 100 000 €	oui	Piste cyclable
2012	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Av. Larroumes	800 000 €	oui	Piste cyclable
2006	Ivry-sur-Seine	RD 154 _ PDU	Av. Gosnat	17 000 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Ivry-sur-Seine	RD 156 A	Maurice Thorez	150 000 €	oui	Piste cyclable
2012	Rungis	RD 165	Av. Charles Lindbergh	1 900 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Valenton/Villeneuve-Saint-Georges	RD 110 / RD 204	Av. W.Churchill, Av. Allendé	1 312 000 €	oui	Piste cyclable
2006	Alfortville	RD 38 / RD 19	Tête du pont d'Ivry	266 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Alfortville	RD 19	Av. Charle de Gaulle	338 937 €	oui	Réfection de tapis
2002	Boissy-Saint-Léger	RD 136	Rue de Sucy	214 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Boissy-St-Léger	RD 136	Av. de Valenton	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Boissy-St-Léger	RD 136	Rue de Sucy	82 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Bonneuil-sur-Marne	RD 130	Av. du 19 mars 1962	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Bonneuil-sur-Marne	RD284	Av. Gross	190 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Bonneuil-sur-Marne	RD 60	Bretelle de sortie RN 406	350 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Bonneuil-sur-Marne	RD 60	Bretelle d'entrée sur RN 406	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2005/2006	Bonneuil-sur-Marne	RD 60	Bretelle RD 60 D	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Bonneuil-sur-Marne	RD 130	Route de Stains	396 000 €	oui	Réfection de tapis
2009	Bonneuil-sur-Marne	RD 10	Av. Rhin et Danube 1ère armée française, Av. du Mal Leclerc et de sa division)	305 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Bry-sur-Marne	RD 3	Bd Georges Méliès	108 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2006	Bry-sur-Marne	RD 130	Av. Général Leclerc	95 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Bry-sur-Marne	RD 233	Bd. Pasteur	200 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Bry-sur-Marne	RD 120	Place Daguerre	80 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Cachan	RD 157	Av. Carnot	180 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Champigny-sur-Marne	RD 130	Rue Albert Thomas	118 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Champigny-sur-Marne		Avenue Ambroize Croizat	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Champigny-sur-Marne	RD 3	Pont du petit parc	915 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Champigny-sur-Marne	RD 145 / RD 207	Giratoire créé	95 000 €	oui	Gestion des feux
2005	Champigny-sur-Marne	RD 145	Voie Sonia Delaunay	185 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Champigny-sur-Marne	RD 130	Av. de la République	276 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Champigny-sur-Marne	RD 145	Rue A. Grévin	700 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Champigny-sur-Marne	RD 233	Av. M. Thorez	240 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Champigny-sur-Marne	RD 3 / RD 145	Carrefour:	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Champigny-sur-Marne	RD 3	Av. du Général de Gaulle	370 000 €	oui	Réfection de tapis
2009	Champigny-sur-Marne	RD 4	Rue Marx Dormoy	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Champigny-sur-Marne	RD 3	Av. du Général de Gaulle	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2009	Champigny-sur-Marne/Chennevières-sur-	RD 4	Giratoire du Fort	91 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Champigny-sur-Marne/Joinville-le-Pont	RD 4	Av. gallieni, av. Roger Salengro	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Charenton-le-Pont	Rd 154	av. de la Liberté	241 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Charenton-le-Pont	RD 6	Rue de Paris	240 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Charenton-le-Pont	RD 6 B	Rue A. Croquette	180 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2007	Charenton-le-Pont	RD 103	Quai des Carrieres	380 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Charenton-le-Pont	RD 6	rue de Paris	340 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Charenton-le-Pont	RD 6	rue de Paris	283 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Charenton-le-Pont	RD 154	av. de la Liberté	107 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Chennevières-sur-Marne	RD 145	Route du Plessis-Trévisé	106 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Chennevières-sur-Marne	RD 124	Rue de Sucy	220 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Chennevières-sur-Marne	RD 123	Rue du Pont	340 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Chennevières-sur-Marne	RD 123	entre rue Albert et rue A. Briand	200 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Chennevières-sur-Marne	RD 145	Route du Plessis-Trévisé	190 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Créteil	RD 19 B	Rue de l'Echat	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Créteil	RD 228	Rue des Marais	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Créteil	RD 1		250 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Créteil	RD 19	Av. du Maréchal de Lattre de Tassigny	230 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Créteil	RD 19 B	rue de l'Echat	290 000 €	oui	Réfection de tapis
2009	Créteil	RD 1	Route de la Pompadour	254 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Créteil	RD 19	Av. Pierre Brossolette	260 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Créteil	RD 86	Av. des Mèches (sens Déménitroux vers église)	230 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Fontenay-sous-Bois	RD 239	Av. Danton	107 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Fontenay-sous-Bois	RD 239	Rue Charles Bassée	275 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. de la République	270 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. Joffre	235 000 €	oui	Réfection de tapis

# Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

## Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2007	Fontenay-sous-Bois	RD 242	Av. Parmentier	220 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Fontenay-sous-Bois	RD 243	Av. Victor Hugo	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Fontenay-sous-Bois	RD 244	Av. de Neuilly	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Gentilly	RD 262	Av. Pasteur	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Av. Général de Gaulle	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Av. Flouquet	177 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 254	Av. A. Briand	260 000 €	oui	Réfection de tapis
2004	Joinville-le-Pont	RD 23	Bd. de l'Europe	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Joinville-le-Pont	RD 86 A	Av. Jean Jaurès	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Joinville-Le-Pont	RD 4	Rue Jean Mermoz	200 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Joinville-Le-Pont	RD 4	Rue Jean Mermoz	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Joinville-Le-Pont/Saint-Maur-des-Fossés	RD 86	Av. Leclerc	400 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Limeil-Brévannes	RD 229	Av. du 8 mai 1945	122 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Limeil-Brévannes	RD 136	Av. Valenton	188 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Maisons-Alfort	RD 148	Av. de la République	197 000 €	oui	Réfection de tapis
2009	Maisons-Alfort	RD 19	Av. du Général Leclerc (sens Paris -> Province)	470 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Maisons-Alfort	RD 148	Av. de la République	239 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Maisons-Alfort	RD 19	Av. du Général Leclerc (sens province -> Paris)	205 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Mandres-les-Roses	RD 253	Rue François Coppée	1 220 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Mandres-les-Roses	RD 252 A	Place Charles de Gaulle	130 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Mandres-les-Roses	RD 252 B	Place Charles de Gaulle	150 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2007	Mandres-les-Roses	RD 253	Rue de Brie	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Mandres-les-Roses	RD 253	Rue de Brie	480 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Mandres-les-Roses	RD 272	Rue Paul Doumer	151 000 €	oui	Réfection de tapis
2010/2012	Mandres-les-Roses	RD 253	Rue François Coppée	185 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Marolles-en-Brie	RD 252	Av. de Grosbois	220 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Nogent-sur-Marne	RD 120	Av. Clémenceau entre Sémard et Leclerc	106 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Nogent-sur-Marne	RD 186	Bd. de Strasbourg	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Nogent-sur-Marne	RD 86	Av. de Joinville	276 815 €	oui	Réfection de tapis
2012	Nogent-sur-Marne	RD 120	Av. Clémenceau	285 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Noiseau	RD 136	Rue Pierre Mendès France	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Orly	RD 225	ZAC du Fer à Cheval	458 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Ormesson-sur-Marne	RD 111	Av. Olivier d'Ormesson	175 000 €	oui	Réfection de tapis
2004	Périgny-sur-Yerres	RD 253	Route de Varennes	165 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Périgny-sur-Yerres	RD 251	Route de Brie Comte Robert	90 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Périgny-sur-Yerres	RD 253	Rue de Brie	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Le Perreux-sur-Marne	RD 244	Av. du Général de Gaulle	47 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Le Perreux-sur-Marne	RD 244	Rue du Général de Gaulle	130 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Le Perreux-sur-Marne	RD 86	Bd. d'Alsace Lorraine	285 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Le Perreux-sur-Marne	RD 245	Av. du 8 mai 1945	290 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	La Queue-en-Brie	RD 4	RD 4 sens province -> Paris	300 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	La Queue-en-Brie	RD 4	Rue du Général de Gaulle	350 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2007	La Queue-en-Brie	RD 4	Cuvette de Champlain	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	La Queue-en-Brie	RD 4	RD 4 sens Paris -> province	430 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	La Queue-en-Brie	RD 136	Route de la Libération	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Rungis	RD 165	Av. Charles Lindbergh	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Saint-Mandé	RD 158	Av. du général de gaulle	105 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Saint-Maur-des-Fossés	RD 287	Av. Gambetta	252 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Saint-Maur-des-Fossés	RD 287	Av. Gambetta	180 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Saint-Maur-des-Fossés	RD 130	Av. Louis Blanc	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2007 à 2010	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. Foch	222 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Saint-Maur-des-Fossés	RD 130	Av. Louis Blanc	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Saint-Maur-des-Fossés	RD 130	Av. Louis Blanc	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Saint-Maur-des-Fossés	RD 130	Av. de l'Alma	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Saint-Maur-des-Fossés	RD 3 / RD 123	Rue de la Varenne, Bd. Rabelais	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. du Bac	275 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. du Bac	315 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Place du 8 mai 1945	170 000 €	oui	Réfection de tapis
2011	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. Foch	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. Foch	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Saint-Maur-des-Fossés	RD 123	Av. du Bac	210 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Saint-Maurice	RD 23	Av. Saint-Maurice du Valais	280 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Saint-Maurice	RD 214	Quai de la République	200 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2010	Saint-Maurice	RD 214	Rue du Maréchal Leclerc	110 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Saint-Maurice / Joinville-le-Pont	RD 4	Av. des Canadiens	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Santenay	RD 252	Route de Marolles	485 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Sucy-en-Brie	RD 111	Rue de Paris	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Sucy-en-Brie	RD 233	Rue de Boissy	200 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Sucy-en-Brie	RD 233	Rue de Noiseau	250 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Sucy-en-Brie	RD 206	Bd. Louis Boon	140 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Sucy-en-Brie	RD 229	Rue de Champigny	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Sucy-en-Brie	RD 233	Av. Georges Pompidou	125 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Thiais	RD 87	Av. de Versailles	260 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Thiais		Rue du Bas Marin (sortie bretelle A86)	180 000 €	oui	Réfection de tapis
2002 et 2012	Valenton	RD 204	Av. Salvador Allendé	163 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Valenton	RD 102	Av. du champ Saint-Julien	700 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Valenton	RD 229	Av. Gabriel Péri	165 000 €	oui	Réfection de tapis
2012	Valenton	RD 229	Rue du Colonel Fabien	145 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Villecresnes	RD 253	Rue du Lieutenant Dagorno	528 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Villecresnes	RD 253	Rue de Mandres	115 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Villecresnes	RD 253	Rue de Mandres	150 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Villejuif	RD 7	Voie Basse	415 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Villiers-sur-Marne	RD 231	Bd. de Frieberg	125 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Villiers-sur-Marne	RD 203	Rue du Général de Gaulle	250 000 €	oui	Réfection de tapis

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2013	Villiers-sur-Marne	RD233	Rue Gallieni	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2002	Vincennes	RD 143 / RD 143 A	Rue Defrance, rue de Fontenay	239 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Vincennes	RD 143 A	Rue des Laitières	220 000 €	oui	Réfection de tapis
2007/2008	Vincennes	RD 43	Rue des Laitières	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Vincennes	RD220	Av. de la République	100 000 €	oui	Réfection de tapis
2010	Vincennes	RD 120	Av. de Paris	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Vitry-sur-Seine	RD 274	Av. Léon Geoffroy	210 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Vitry-sur-Seine	RD 152	Quai de Jules Guesde	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Vitry-sur-Seine	RD 152	Quai de Jules Guesde	151 000 €	oui	Réfection de tapis
2004	Bonneuil-sur-Marne	RD 284	Av. du Maréchal Leclerc	175 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Champigny-sur-Marne	RD 130	Av. de la République	276 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Charenton-le-Pont		Rue Victor Hugo	130 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Charenton-le-Pont	RD 6	Rue de Paris	240 000 €	oui	Réfection de tapis
2004	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. de la République	542 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Fontenay-sous-Bois	RD 241	Bd. du 25 août 1944	140 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. de la République	450 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. de la République	270 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	Fontenay-sous-Bois	RD 143	Av. de la République	395 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Ormesson-sur-Marne	RD 111	Av. Olivier d'Ormesson	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2004	Ormesson-sur-Marne	RD 111	Av. Wladimir d'Ormesson	128 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Le Perreux-sur-Marne	RD 245	Av. du 8 mai 1945 entre Belle vue et Joffre	150 000 €	oui	Réfection de tapis



# Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

## Bilan des 10 années antérieures à 2014

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC (*)	Incidence du projet sur le bruit (retenu, oui/non)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2006	Le Perreux-sur-Marne	RD 244	Av. du Général de Gaulle	130 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Sucy-en-Brie	RD 111	Rue du Général Leclerc	160 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Villiers-sur-Marne	RD 235	Av. André Rouy	203 084 €	oui	Réfection de tapis
2004	Villiers-sur-Marne	RD 235	Av. André Rouy	146 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	Chevilly-Larue	RD 165	Rue Guynemer	709 000 €	oui	Piste cyclable
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Rue J. Jaurès	110 000 €	oui	Réfection de tapis
2013	Créteil	RD 86	av de Verdun	350 000 €	oui	Réfection de tapis
2006 et 2009	Créteil	RD 1	Construction d'un mur anti-bruit entre A86 et 1ère sortie vers avenue du Général de Gaulle + isolation des façades de l'immeuble Montaigut	840 000 €	oui	Protection
<b>TOTAL</b>		<b>0</b>		<b>772 397 973 €</b>	<b>257</b>	

(\*) : seules les opérations significatives ont été retenues (> 100 000 € TTC)



# LES PROJETS DE TRANSPORTS EN VAL-DE-MARNE

TCSP\*  
 TCSP EN RÉFLEXION  
 MÉTRO  
 TRAMWAY  
 TÉLÉPHÉRIQUE  
 TRAMWAYS, MÉTROS ET RER EXISTANTS  
 \*Transport en Commun en Site Propre.





Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Programmation à partir de 2014

Date de réalisation	Commune	RD	adresses /opérations	montants TTC (*) et (**)	Incidence du projet sur le bruit (retenu OUI/NON)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2020	Arcueil-Villiers s/M.		M 15 sud (métro NGPE)		oui	Transport en Commun lourd (métro)
	Ivry sur Seine, Vitry sur Seine, Choisy le Roi	RD19,	TCSP <b>TZEN 5</b> depuis Paris à Choisy le Roi (10,082 km )	174 450 262,00 €	oui	Transport en Commun (TCSP)
	Villiers , Champigny sur Marne	Departementale future	<b>ALTIVAL</b> - Prolongement RD10 depuis la RD4 à Champigny sur Marne au giratoire des Boutareines à Villiers sur Marne	82 500 000,00 €	oui	Transport en Commun (TCSP)
2020	Ivry / Vitry / Choisy / Thiais / Orly	RD5	<b>Tramway T9</b>	360 000 000 €	oui	Transport en Commun (Tramway)
2020	Villeneuve St-Georges / Limeil / Valenton / Créteil	so	<b>Téléval</b>	88 000 000 €	oui	Transport en Commun (téléphérique urbain)
2014-2015	Villeneuve-le-Roi	RD 136	Comité d'axe Athis-Car - Avenue Le Foll	8 500 000 €	oui	Transport en Commun bus
2015	Villeneuve-Saint-Georges	vc	Axe J1-J2 - République	1 953 068 €	oui	Transport en Commun bus
2014-2016	Vitry-sur-Seine/Alfortville	RD 148	Axe 172 - Allende, pont du Port à l'Anglais et Emile Zola	3 200 000 €	oui	Transport en Commun bus
2015-2016	plusieurs communes		comité d'axe 180	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2015	Villiers s/M.	RD 231	comité d'axe 308-206	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2016	Villiers s/M.	RD 233	comité d'axe 308-206	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2015	L'Haÿ-les-Roses/Cachan	RD 127	comité d'axe 187	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2016	Fresnes	RD 127	comité d'axe 187	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2015	Thiais-Orly	RD 153	liaison bus 393- T7 Caroline Aigle	à chiffrer	oui	Transport en Commun bus
2014	Villejuif	<b>RD7</b>	RD7 Nord 2ème phase Section Boulevard Gorki entre Avenue de Paris et Pôle Villejuif Aragon.	15 000 000,00 €	oui	Requalification de voirie
2014 - 2016	Ivry sur Seine	RD19	TCSP RD19 depuis Paris à la place Gambetta ( Ivry sur Seine)	24 060 000,00 €	oui	Transport en Commun
2014/2015	Joinville-le-Pont	RD 86 B	Quai Brossolette + rue Chapsal	3 050 000 €	oui	Requalification de voirie
2014	Le Perreux-sur-Marne	RD 245	av Ledru-Rollin entre la rue de Colmar et la rue du Général de Gaulle	220 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Sucy-en-Brie	RD 233	rue de Noiseau	275 000 €	oui	Réfection de tapis
2015-2016	Vitry-sur-Seine/Alfortville		Passerelle GRT	4 700 000 €	oui	Requalification de voirie
2014-2020	Ablon-sur-Seine/Choisy-le-Roi/Orly	vc	étude véloroute Choisy-Ablon	6 000 000 €	oui	Piste cyclable

Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée

Programmation à partir de 2014

Date de réalisation	Commune	RD	adresses /opérations	montants TTC (*) et (**)	Incidence du projet sur le bruit (retenu OUI/NON)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2016-2020	Choisy-le-Roi	RD 86	Pont de Choisy - passerelle piétons vélos	4 390 000 €	oui	Piste cyclable
2014	Ivry-sur-Seine	RD 224	D. Casanova	250 000 €	oui	Piste cyclable
2015	Orly	RD 5	M. Cachin	à chiffrer	oui	Piste cyclable
2014	Chevilly-Larue	RD 160	Rue Père Mazurié, entre rue Cretté et rue des Nivernais	à chiffrer	oui	Réfection de tapis
2014	Choisy-le-Roi	RD 5	carrefour devant Mairie	183 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Vitry	RD 5	av Robespierre sens Paris province	95 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Orly	RD 136	rue Charles Tillon	231 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Arcueil	RD 154 B	av Général Malleret	154 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Cachan	RD 127	av Cousin de Méricourt	210 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	rue Jean Jaurès	155 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Choisy-le-Roi	RD 209	Pont des Marchandises	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Villeneuve-St-Georges	RD 229	av Carnot	116 200 €	oui	Réfection de tapis
2014	Villeneuve-St-Georges	RD 138	av de Choisy	à chiffrer	oui	Réfection de tapis
2014	Villeneuve-St-Georges	RD 229	av de la Division Leclerc	à chiffrer	oui	Réfection de tapis
2014	Thiais	RD5	bd de stalingrad sens Paris Province	125 000 €	oui	Réfection de tapis
2014	Villeneuve-le-Roi	RD5	av du 8 mai 1945 sens Paris Province	160 000 €	oui	Réfection de tapis

**778 097 530 €**

**37**

(\*) : seules les opérations significatives ont été retenues (> 100 000 € TTC)

(\*\*) : au-delà de 2015, les opérations ne sont pas consolidées à ce jour et restent soumises au vote des budgets (PPI)

## **Annexe 6**

Travaux d'isolation acoustique  
réalisés et à venir sur les bâtiments départementaux





PPBE  
Etablissements sensibles gérés par le Département  
Travaux sur établissements de la Petite Enfance

Identifiant	Nom_Etablissement	Categorie	Type_equipement	Num_voie	Num_bis	Code postal	Commune	Année Travaux	Nature_travaux	Incidence sur le Bruit (oui/non)
CREBRY01	GEORGES CLEMENCEAU	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	9		94360	BRY-SUR-MARNE	2005	Chassis fenêtres	oui
CRECHO02	ROUGET DE LISLE	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	25		94600	CHOISY-LE-ROI	2002	Chassis fenêtres	oui
CDPCRE01	C,D,P,M, DES ECOLES	SANTE	CENTRE DEPARTEMENTAL DE PREVENTION MEDICALE	1		94000	CRETEIL	à définir	Façades	oui
CRECRE05	CROIX DES MECHES	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	0		94000	CRETEIL	2008	Façades	oui
PEFCRE100	CHARPY	SANITAIRE ET SOCIAL	CPEF	2		94000	CRETEIL	2016	Construction neuve	oui
PMICRE05	CHARPY	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	2		94000	CRETEIL	2016	Construction neuve	oui
PMIIVR01	WESTERMEYER	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	28		94200	IVRY-SUR-SEINE	2008	Construction neuve	oui
PMIIVR02	LONGS SILLONS	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	1	BIS	94200	IVRY-SUR-SEINE	à définir	Façades	oui
PMIJOI02	DU PORT	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	33		94340	JOINVILLE-LE-PONT	à définir	Façades	oui
CREPER03	PIERRE BROSSETTE	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	156		94170	LE PERREUX-SUR-MARNE	2018	Façades	oui
CRENOG01	CHARLES DE GAULLE	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	24		94130	NOGENT-SUR-MARNE	1990	Chassis fenêtres	oui
PMISMF03	DE CHAMPIGNY	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	30		94100	SAINT-MAUR-DES-FOSSES	à définir	Chassis fenêtres	oui
CRETHI02	VICTOR HUGO	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	56		94320	THIAIS	2000	Chassis fenêtres	oui
CPFVJF01	AGENCE STALINGRAD	SANITAIRE ET SOCIAL	CENTRE DE PLACEMENT FAMILIAL	22		94800	VILLEJUIF	à définir	Façades	oui
CREVJF01	EUGENIE COTTON	ACCUEIL PETITE ENFANCE	CRECHE COLLECTIVE	3	BIS	94800	VILLEJUIF	à définir	Chassis fenêtres	oui
FOYVIT03	LE RELAIS	SANITAIRE ET SOCIAL	FOYER DE L'ENFANCE	46	48	94400	VITRY-SUR-SEINE	2011/2013	Façades	oui
PMIVIT06	ROUGET DE LISLE	SANITAIRE ET SOCIAL	PMI	2		94400	VITRY-SUR-SEINE	à définir	Chassis fenêtres	oui

**TOTAL 17**



PPBE  
Etablissements sensibles gérés par le Département  
Travaux sur collèges

Identifiant	Nom_Etablissement	Categorie	Type_equipement	Num_voie	Num_bis	Code postal	Commune	Année Travaux	Nature des travaux	Incidence sur le Bruit (oui/non)
COLBOI02	AMEDEE DUNOIS	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	18		94470	BOISSY-SAINT-LEGER	2012/2013	Remplacement des faux plafonds bat. Pédagogique dernier niveau	oui
COLCHP03	WILLY RONIS (MUSSELBURGH)	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	1		94500	CHAMPIGNY-SUR-MARNE	2005	Reconstruction	oui
COLCHV01	LIBERTE	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	4		94550	CHEVILLY-LARUE	2014	Reconstruction totale en cours HQE/BBC	oui
COLCHO01	HENRI MATISSE	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	14		94600	CHOISY-LE-ROI	2008	Rénovation/Extension	oui
COLCHO02	EMILE ZOLA	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	0		94600	CHOISY-LE-ROI	2001	Rehabilitation	oui
COLCRE02	VICTOR HUGO	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	2		94000	CRETEIL	2007	Réhabilitation/Extension	oui
COLCRE06	CLEMENT GUYARD	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	54		94000	CRETEIL	2012	Remplacement des façades et des menuiseries	oui
COLCRE08	SIMONE DE BEAUVOIR	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	9		94000	CRETEIL	2003	Construction	oui
COLGEN02	ROSA PARKS	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	22	26	94250	GENTILLY	2007	reconstruction	oui
COLMAI03	ANTOINE CONDORCET	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	4		94700	MAISONS-ALFORT	2007	Rénovation/Extension	oui
COLORL01	ROBERT DESNOS	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	5		94310	ORLY		Projet de reconstruction	oui
COLORM01	ANTOINE DE SAINT-EXUPERY	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	31		94490	ORMESSON-SUR-MARNE	2015/2016	Remplacement des façades programmé	oui
COLVJF02	AIME CESAIRE-DU CENTRE	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	4		94800	VILLEJUIF	2008	Réhabilitation	oui
COLVJF05	KARL MARX	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	0		94800	VILLEJUIF	2013	Réhabilitation	oui
COLVLR01	JEAN MACE	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	156		94290	VILLENEUVE-LE-ROI	2009	Réhabilitation	oui
COLVLR03	JULES FERRY	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	17	TER	94290	VILLENEUVE-LE-ROI	2014	Faux-plafonds acoustiques au 1er étage	oui
COLVSG01	PIERRE BROSSOLETTE	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	38		94190	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	2013	Cantine sols et plafond	oui
COLVSG02	JULES FERRY	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	46		94190	VILLENEUVE-SAINT-GEORGES	2013/2014	Faux-plafonds acoustiques du bât. C	oui
COLVIT08	DANIELE CASANOVA	ENSEIGNEMENT	COLLEGE	72		94400	VITRY-SUR-SEINE	2012/2014	Sols et plafonds du CDI et hall d'entrée	oui

TOTAL 19

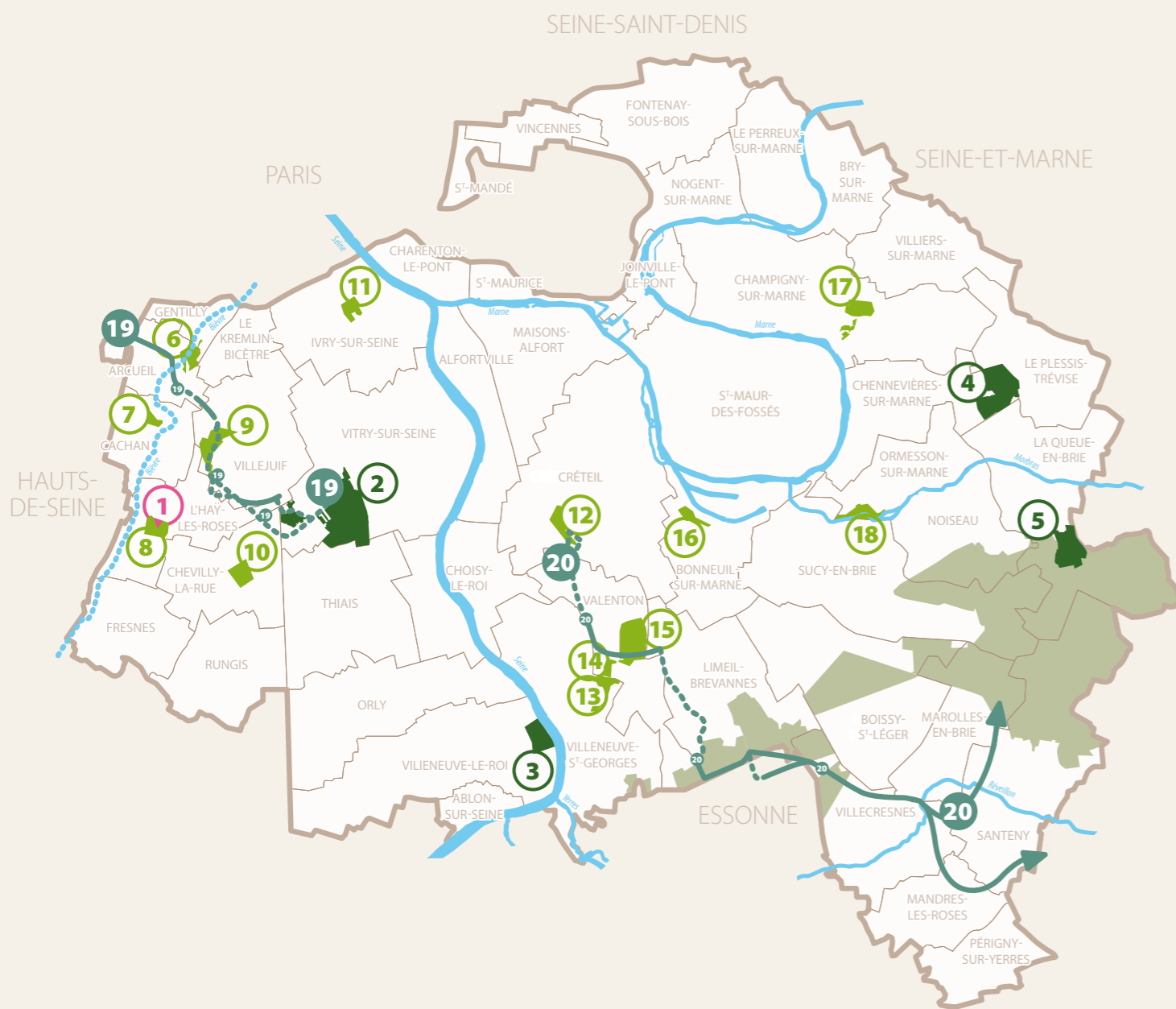


## **Annexe 7**

Travaux d'aménagement des parcs départementaux  
et projets en cours et à venir



# PARCS ET ESPACES NATURELS DÉPARTEMENTAUX OUVERTS AU PUBLIC



## JARDIN REMARQUABLE

**1 Roseraie du Val-de-Marne**  
Rue Albert Watel | L'Haj-les-Roses  
**1,6 hectares | Ouverture de mi-mai à mi-septembre (droit d'entrée). Restauration légère.**

Ce conservatoire de roses anciennes abrite des collections exceptionnelles : près de 3 000 variétés et plus de 11 000 rosiers. Datant de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, ce jardin était la première roseraie occidentale. La profusion des formes, des couleurs et des parfums en fait un lieu enchanteur. Période optimale de floraison en juin.

## ESPACES NATURELS

**2 Parc des Lilas**  
Avenue Lemerle-Vetter, rue Julian-Grimau ou rue Paul-Amangot | Vitry-sur-Seine  
**47,4 hectares | Jeux d'enfants, parcours d'orientation, skate parc**  
Morceau de campagne aux portes de Paris, ce site est l'un des plus vastes espaces naturels du département. Protégé depuis 1990, il vit au rythme des saisons et héberge des plantations de lilas, de rosiers, d'arbres fruitiers.

**3 Espace naturel de la Pierre-Fitte**  
Avenue du Front de Seine | Villeneuve-le-Roi  
**5,4 hectares**  
Classé espace naturel sensible en 2013, ce lieu constitue aujourd'hui un site de préservation de la faune et de la flore. Encore sauvage, il s'ouvre petit à petit au public et s'aménage avec celui-ci.

**4 Plaine des Bordes**  
Rue des Bordes | Chennevières-sur-Marne  
**38,4 hectares | Parcours de santé et d'orientation, jeux d'enfants, mini-golf**  
Anciennes terres agricoles, ce lieu classé espace naturel sensible offre une nature préservée avec des jardins partagés et des pâturages. Une partie est aménagée en parc.

**5 Domaine des Marmousets**  
Chemin des Marmousets | La Queue-en-Brie  
**16,9 hectares | Jeux d'enfants**  
Situé en lisière de la forêt Notre-Dame, cet espace naturel sensible est un ancien relais de chasse, aménagé autour d'un château (XVIII<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Il abrite notamment un jardin de plantes aquatiques et un centre de modélisme.

## PARCS

**6 Parc du Coteau-de-Bièvre**  
Rue Gandilhon ou rue du Soleil-Levant | Gentilly  
Avenue François-Vincent-Raspail | Arcueil  
**9,2 hectares | Aires de loisirs sportifs, skate parc, jeux d'enfants, jeux d'eau**  
Avec son coteau boisé et ses prairies fleuries, ce parc descend en étage jusqu'à la Bièvre, en alliant nature et modernité.

**7 Parc Raspail**  
Rue Gallieni ou rue Marx-Dormoy | Cachan  
**3 hectares | Jeux d'enfants**  
Ancienne propriété privée, ce parc boisé au cœur de la ville est un espace public et familial alliant sculptures, jeux d'enfants et aires de pique-nique.

**8 Parc de la Roseraie**  
Rue Albert-Watel ou avenue du Général-Leclerc | L'Haj-les-Roses  
**13,2 hectares | Parcours d'orientation, jeux d'enfants**  
Vallonné et parcouru de chemins sinueux, ce magnifique parc à l'anglaise offre de jolies perspectives sur la vallée de la Bièvre. Des arbres anciens remarquables y côtoient de vastes pelouses de détente et de jeux.

**9 Parc des Hautes-Bruyères**  
Rue Édouard-Vaillant ou avenue de la République | Villejuif  
**21,8 hectares | Aires de loisirs sportifs, jeux d'enfants, parcours d'orientation**  
Ce vaste parc contemporain réunit des jardins aux ambiances variées : potager pédagogique, jardins familiaux, collection de plantes médicinales, espace d'aventures archéologiques...

**10 Parc Petit-le-Roy**  
Rue Petit-le-Roy | Chevilly-la-Rue  
**9,3 hectares | Parcours d'orientation, jeux d'enfants, rampe multiglisse**  
Vaste pelouse accueillant des équipements de jeux et de détente, idéale pour de nombreuses activités.

**11 Parc des Cormailles**  
Rue Ledru-Rollin, rue Marcel-Cachin ou rue Danielle-Casanova | Ivry-sur-Seine  
**7,8 hectares | Jeux d'enfants, aire de glisse, parcours d'orientation**  
En centre-ville, ce parc, primé par le Grand Prix national du paysage, allie la liberté des pelouses arborées et le calme des jardins thématiques : jardin des sables, vignes, roseraie, jardin des cimes, solarium...

**12 Parc du Val-de-Marne**  
Avenue Jean-Gabin | Créteil  
**9,3 hectares | Jeux d'enfants**  
Dans le prolongement de la base de plein air et de loisirs de Créteil, ce parc offre un magnifique panorama sur le lac.

**13 Parc de la Saussaie-Pidoux**  
Avenue du Champ-Saint-Julien | Valenton  
**12,3 hectares | Aires de loisirs sportifs, jeux d'enfants, skate parc, jeux d'eau**  
Caractérisé par ses aires multisports et ses jeux d'eau aux coloris vifs, ce parc relie le cœur de Villeneuve-Saint-Georges au Champ-Saint-Julien et à la Plage Bleue.

**14 Parc du Champ-St-Julien**  
Avenue du Champ-Saint-Julien | Valenton  
**5,2 hectares | Aires de loisirs sportifs, jeux d'enfants**  
Prolongeant celui de la Plage bleue, ce parc, ponctué de parasols de couleur orange, a un aspect ludique. Il est adapté pour les activités sportives avec ses terrains de basket, de football, de boules...

**15 Parc de la Plage Bleue**  
Rue du 11-Novembre ou avenue Salvador-Allende | Valenton  
**32,2 hectares | Parcours d'orientation, jeux d'enfants, aires de loisirs sportifs, skate parc, jeux d'eau**  
D'une superficie surprenante, ce parc conçu autour d'un vaste plan d'eau a reçu le trophée du paysage de par son originalité. Idéal pour les promenades et les loisirs avec ses jeux d'eau et ses cascades, son aire de beach-volley ou encore son amphithéâtre pouvant accueillir des animations.

**16 Parc du Rancy**  
RN 19, route de Paris | Bonneuil-sur-Marne  
**6,3 hectares | Jeux d'enfants**  
Ce parc boisé sur les coteaux de la Marne est l'ancien parc du château du Rancy. Il héberge une partie de la collection de plantes médicinales et aromatiques du département.

**17 Parc du Plateau**  
Rue de Bernaü ou rue du Marché-Rolloy | Champigny-sur-Marne  
**18,4 hectares | Jeux d'enfants, parcours d'orientation**  
Un parc aux ambiances variées où les jardins thématiques (plantes de terre de bruyère, bambous, érables) se succèdent en terrasses, du plateau de Champigny jusqu'à la vallée de la Marne.

**18 Parc du Morbras**  
Rue Antoine-Baron | Sucy-en-Brie  
**12,3 hectares | Parcours d'orientation, jeux d'enfants**  
Niché au creux d'une vallée, longeant la rivière du Morbras, ce parc offre une succession de scènes pittoresques : sous-bois, vergers, prairies, rus, cascades... La richesse de sa faune et de sa flore en a fait un site classé espace naturel sensible et reconnu par le label Eco-jardin.

**COULÉES VERTES**  
**19 Coulée verte Bièvre-Lilas**  
**2,8 km accessibles sur 9 km | Jeux d'enfants**  
Une véritable promenade verte est en construction dans la ville pour les piétons et les vélos; certains tronçons sont déjà réalisés. Elle reliera à terme le parc du Coteau de Bièvre, à Arcueil/Gentilly, au parc des Lilas, à Vitry-sur-Seine.

**20 Tégéval**  
**7 km accessibles sur 20 km**  
Piétons et cyclistes peuvent déjà se déplacer ou se promener en partie entre Créteil à Santeny en toute tranquillité grâce à cette liaison verte qui traversera, une fois terminée, huit communes.





# Les parcs départementaux : des havres de calme

Le conseil général mène deux chantiers dans les parcs départementaux : un vaste programme d'aménagement du parc des Hautes Bruyères (Villejuif) et la création du parc du Coteau (communes d'Arcueil et Gentilly). Pour chacun de ces deux parcs, fortement exposés au bruit de par leur proximité avec l'autoroute A6, la question de la qualité de l'environnement sonore a servi de fil conducteur à la logique d'aménagement. Le paysagiste Daniel Jarry nous livre quelques exemples de bonne entente entre design sonore et conception paysagère.

## Le parc des Hautes Bruyères

### Parc des Hautes Bruyères

Jardin du silence (la virgule verte foncée au centre) et la butte acoustique édifiée par les terres des casiers archéologiques (à gauche)



Le parc des Hautes Bruyères est situé sur le site d'une ancienne carrière de sablons utilisés en fonderie, qui a cessé d'être exploitée en 1995. Lors de la reconversion du site en parc paysager, l'équipe en charge de la conception a une idée lumineuse : demander aux carriers de reboucher toutes les excavations, sauf une. **Qu'ont-ils fait du cratère ainsi conservé ? Un jardin du silence, bien sûr !** Il se trouve que ce trou d'une quinzaine de mètres de profondeur est l'endroit le plus silencieux du parc. Le niveau sonore ambiant y est au moins de 20 décibels en deçà de celui qui prévaut partout ailleurs dans le parc, au niveau du terrain naturel. La synergie entre la qualité de l'environnement sonore et la conservation du patrimoine historique ont ici joué à plein.

La zone des Hautes Bruyères se trouve aussi être riche en indices archéologiques qui remontent au néolithique, vestiges qui ont notamment alimenté l'éminente collection de François Bordes dont le Département est désormais propriétaire. Il a été décidé de créer sur cette emprise un jardin d'aventures archéologiques. Afin de ne pas sacrifier à la fluidité de cheminement à travers les casiers archéologiques, les promeneurs empruntent une trame orthogonale qui traverse le site de part en part, à la manière d'une digue, mais sans qu'un zonage ou que des clôtures viennent gêner les déplacements. D'une part, les terres de déblai des casiers archéologiques ont servi à l'édification d'une butte acoustique qui protège cette partie du parc du bruit de l'autoroute ; d'autre part, les casiers, profonds de 2,50 m, forment une trame de trous qui, par effet de sol, complètent de manière non négligeable l'atténuation acoustique apportée par la butte de terre. Grâce à ces aménagements, sur ce terrain pour le moins pénalisé par le bruit de l'autoroute, on est passés de niveaux sonores avant travaux avoisinant aisément les 77 décibels à des niveaux bien plus en phase avec un parc paysager, à savoir un bruit ambiant compris entre 55 et 67 dB. Cerise sur le gâteau, cette butte acoustique, juchée au point culminant du Val-de-Marne, à 110 m au dessus du niveau de la mer, forme un belvédère idéal pour profiter de l'une des plus belles vues sur le sud de Paris. A noter que le Conseil général a négocié avec l'Etat pour que la butte soit située à cheval sur le parc et sur l'emprise autoroutière, gagnant ainsi dix précieux mètres. Quand on sait que l'effet d'atténuation d'une protection acoustique est d'autant plus efficace qu'elle est proche de la source sonore, on comprend que cette petite incursion sur le territoire autoroutier ne se traduit pas seulement par un gain en superficie paysagère, mais a aussi d'indéniables vertus acoustiques. Là où la topographie ne permet pas d'édifier de butte de terre, des murs antibruit sont prévus. L'étude de faisabilité, tant technique que financière, est en cours.

## Le parc du Coteau

### Parc départemental du Coteau Projet de réouverture de la Bièvre



Etat des lieux



Projet d'aménagement

### Présentation du projet



Le parc du Coteau était initialement une parcelle qui comportait quelques terrains en friche ,un dépôt de déchets ,un centre technique des services de voirie, un gymnase, le tout au cœur d'un quartier fortement urbanisé, traversé en viaduc par l'A6a. L'objectif : faire de ce secteur urbain très éclaté un parc de 12 hectares se prêtant à la fois aux loisirs et aux activités sportives, avec le calme qu'on peut légitimement attendre d'un espace vert.

Comme son nom l'indique, ce parc s'étend à flanc de coteau, avec une partie haute offrant une très belle vue sur la vallée de la Bièvre, et une partie basse où il est prévu à terme une réouverture de la Bièvre à ciel ouvert. Cette topographie particulière, source de fortes disparités d'exposition sonore, explique pourquoi, en amont de la conception du parc, un inventaire acoustique a été réalisé, afin de repérer les zones les plus exposées par le bruit de l'autoroute. Cette cartographie sonore ne s'est pas seulement révélée utile pour identifier les zones bruyantes : elle a aussi permis de déceler des zones de calme, à première vue dénuées d'intérêt urbanistique, et qui, à la lumière de leur attrait sur le plan sonore, ont fait reconsidérer certaines logiques d'usage. L'Etat avait déjà réalisé un mur antibruit transparent sur le viaduc , rendant possible la reconquête des espaces en fond de vallée . Sur les parties hautes du parc, le bureau d'études acoustiques a fait peu de mystère sur la difficulté que représenterait l'édification de protections acoustiques efficaces. Plutôt que de s'épuiser à braver les lois de propagation du bruit, le bon sens et des réponses en terme de composition urbaine ont prévalu : le périmètre du parc a été revu à la hausse, profitant en cela du déménagement des bureaux occupés par l'INRETS, et la décision a été prise de construire des mètres carrés de bureaux en lisière d'autoroute, afin de bénéficier de l'effet de protection des immeubles. Même si d'autres tranches de travaux sont prévues, dans sa forme actuelle, ce parc est symbolique d'une démarche fédératrice où toutes les logiques s'imbriquent avec le bon sens pour leitmotiv. Et, à la clé, un environnement sonore de qualité.

# Création de coulées vertes

Deux coulées vertes sont en train d'être aménagées dans le Val-de-Marne : la coulée verte Bièvre-Lilas et celle de l'interconnexion des TGV, la Tégéval. Deux projets ambitieux inscrits dans le Plan Vert départemental, qui offriront demain aux piétons et aux cyclistes de nouveaux itinéraires de balades.

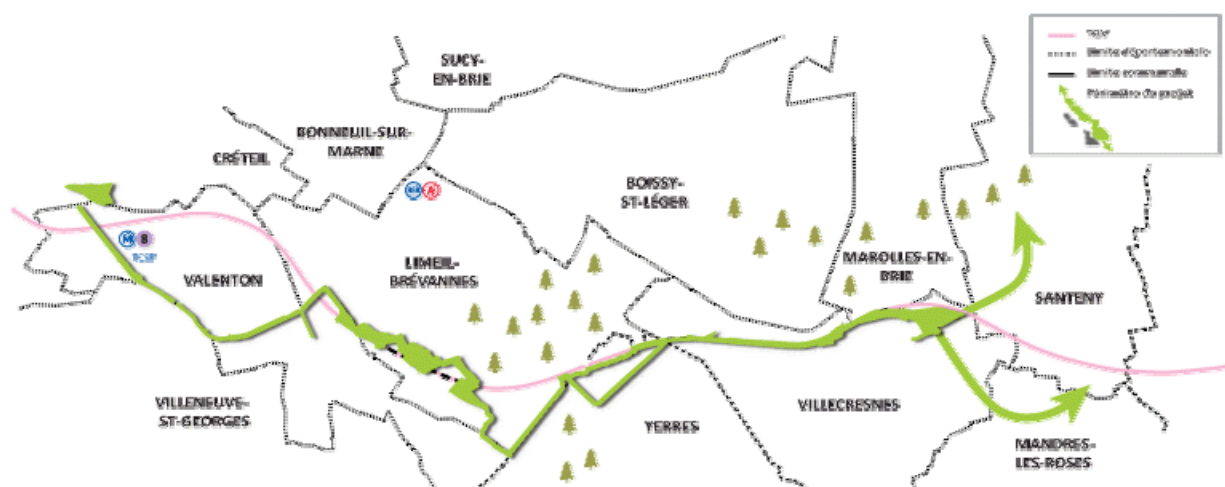
La création de ces coulées vertes marque la volonté du Département de redonner, en ville, une place à la nature et d'**encourager les circulations douces**. A travers des promenades confortables pour tous les usagers, piétons comme cyclistes, ces projets contribuent à relier :

- des transports en commun (le tramway T7, de futures stations de la ligne 14 et du Grand Paris Express...);
- des pôles d'emploi et de grands projets d'aménagement en cours ;
- des espaces naturels...

Les coulées vertes répondent aussi à un enjeu écologique : en offrant des corridors naturels entre les espaces naturels du département, elles participent au développement de la biodiversité.

## LA COULEE VERTE DE L'INTERCONNEXION DES TGV : LA TEGEVAL

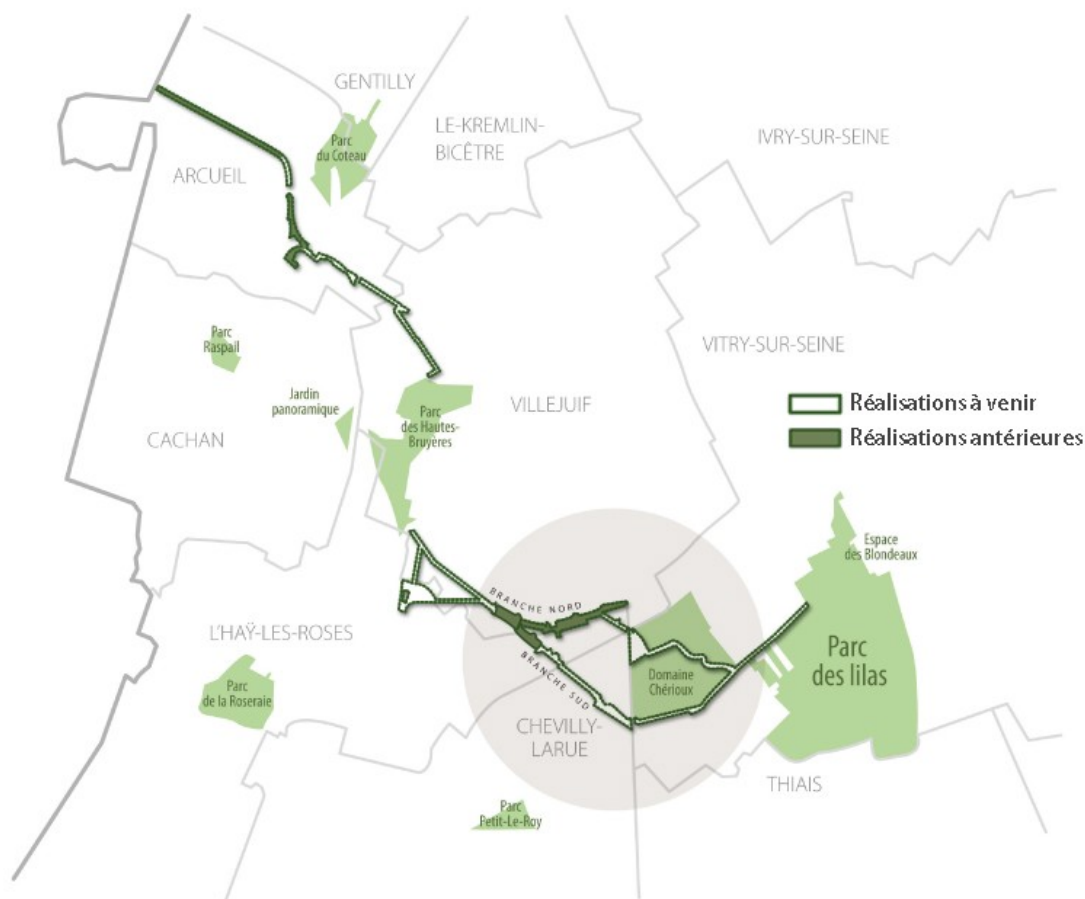
Financés par le Département, la Région et l'Agence des Espaces Verts Régionale, ce projet d'envergure s'étendra sur 20 km, traversera 8 communes et reliera le Parc départemental du Val-de-Marne à la forêt Notre-Dame de Santeny (liens) en passant par la base de plein air et de loisirs de Créteil. Démarrés en 2012, les travaux se feront progressivement et devraient s'achever d'ici 2027.



# LA COULEE VERTE BIEVRE - LILAS

Cet axe de verdure de 14 km reliera à terme le carrefour de la Vache Noire, à Arcueil, au parc des Lilas à Vitry-sur-Seine, en passant par le parc du Coteau et le parc départemental des Hautes-Bruyères.

La réalisation de la coulée verte s'opère tronçon par tronçon, au fur et à mesure des acquisitions foncières.



## **Annexe 8**

Programme de mesures acoustiques

le long des projets routiers





Stations de mesure du Bruit  
Programme de déploiement en bordure des projets d'aménagement des RD

Nom du projet	Commune	Situation	RD	Enjeux	calage sur travaux d'aménagement		Station de mesure bruit	Périodes de mesures
					avant	après		
Ligne 15_RD7	Villejuif	Pôle Louis Aragon	RD7	impact de la future gare Louis Aragon	non	2015	51 av. Stalingrad	
T7	Chevilly-Larue	Avenue de Stalingrad	RD7	bénéfice de l'aménagement du tramway T7	non	2015	au niveau de la station de tramway Moulin Vert	
Ligne 15_RD4	Champigny	future gare Champigny Centre de la ligne 15	RD4	gare Champigny-centre de la ligne 15 du métro (GPE_ORBIVAL)	2015	2020	à préciser selon implantation définitive de la future station (face à la mairie ?)	
T9_RD5	Choisy-le-Roi	Carrefour Rouget de l'isle	RD5 / RD86	croisement avec RD86, desserte tramway T9 à venir	2014	2020	en façade du n°1 bd des Alliés	en cours, depuis le 21 août 2014
RD224 piste cyclable	Ivry	Avenue Casanova, face à l'entrée du parc des Cormailles	RD224	site test pour mesurer l'impact des pistes cyclables sur le bruit du trafic	début 2014	2015	sur candélabre au 120 av Casanova	du 24/02/2014 au 21 août 2014
Altival_RD4	Chennevières	au droit du raccordement au TCSP RD4	RD4	croisement Altival et RD4	2015	2020	à définir	
Altival_RD10	Champigny	au droit de la future gare Bry-Villiers-Champigny de la ligne 15	RD10 / RD11	impact du Grand Paris Express	2015	2020	à définir	





## **Annexe 9**

Atlas du Bruit le long des routes départementales

(en pièce jointe)



## **Annexe 10**

Note relative à la consultation du public

Du 16 juin au 15 septembre 2014 sur le projet de

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

Du Val-de-Marne



# **Note relative à la consultation du public**

## **du 16 juin au 15 septembre 2014 sur le projet de**

### **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)**

#### **du Val-de-Marne**

## **1. Objet**

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental a fait l'objet d'une mise à disposition du public, conformément à l'article R.572-9 du Code de l'Environnement.

Cette note expose les résultats de la consultation prévue à l'article 7.II du Décret ministériel n°2006-361 du 24 mars 2006 et la suite qui leur a été donnée.

## **2. Conditions de la consultation**

Le dossier a été mis en consultation publique durant 3 mois entre le 16 juin et le 15 septembre 2014, soit un mois de plus que la durée réglementaire.

L'information a été publiée par voie de presse (dans la rubrique des annonces judiciaires et légales 94 du quotidien « Le Parisien » les 30 mai et 11 juillet 2014) et sur le site internet du Val-de-Marne dans la rubrique « Vivre en Val-de-Marne » : <http://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne>

Parallèlement à ces annonces, un courrier d'information a été adressé aux collectivités du département (les 18 communes non regroupées en intercommunalité, les 5 communautés d'agglomération et les 2 communautés de communes) et les organismes compétents (D.R.I.E.A., D.R.I.E.E., RATP, RFF et DGAC) ;

Les observations ont pu être consignées :

- Par courriel : [avis.ppbe@cg94.fr](mailto:avis.ppbe@cg94.fr)
- Sur le registre mis à disposition à l'adresse suivante :

Immeuble Pythagore, rdc  
11 rue Olof Palme  
94006 CRETEIL Cedex  
(du lundi au vendredi de 10h00 à 12h00 et de 14h00 à 16h00)

## **3. Résultats de la consultation**

Il a ainsi été recueilli 27 avis auprès de divers pétitionnaires (3 associations et syndic, 9 particuliers, 13 collectivités locales, 2 gestionnaires d'infrastructures).

La liste des observations figure en annexe 11.

Les observations sont reprises ci-dessous sous forme d'un tableau avec les réponses proposées par le Département et l'emplacement dans le rapport PPBE.

<b>Léonor CORREIA, le 15 juin 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE Référence</b>
Condamne le bruit et la circulation incessants ainsi que la dangerosité de l'avenue du Général de Gaulle à <b>Champigny</b> sans qu'aucun travaux n'aient été faits.	Le Département répond que l'avenue du général de Gaulle fait l'objet d'un réaménagement de grande ampleur dans le cadre du projet Est TVM qui repose sur l'optimisation de la circulation des bus à l'approche des carrefours. Ce projet permettra non seulement d'améliorer l'offre en TEC mais aussi de faciliter les circulations douces et d'améliorer les conditions de circulation routière.	Mesure n°7
<b>Charles NIZOU, le 12 juillet 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE Référence</b>
Regrette le choix pris par la mairie de <b>Choisy-le-Roi</b> d'avoir modifié la circulation de l'avenue Anatole France qui engendre plus de bruit ; condamne le non-respect des limitations de vitesse et le passage des camions hors gabarit.	L'avenue Anatole France est à gestion communale et le choix de modifier la circulation est l'aboutissement d'une concertation et d'une analyse multicritères. Les règles de circulation en agglomération relèvent bien des pouvoirs de police des communes.  Le Département est partie prenante pour étudier au cas par cas les problèmes de circulation avec les communes.	Mesure n°12
<b>Ville de MAISONS-ALFORT, le 5 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
La ville de <b>Maisons-Alfort</b> souhaite que soient intégrés les travaux sur les infrastructures réalisés avant reprise par le Département et notamment la réfection de tapis de la rue Jean Jaurès (RD6 ex RN6).	Le Département ne souhaite pas faire figurer les travaux dont il n'est pas commanditaire. Les travaux réalisés sur les routes nationales, avant reprise par le Département, sont censés être répertoriés dans le PPBE de l'Etat.	Mesure n°7
<b>Marlène VIANCIN, le 6 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Se plaint du bruit dans la rue du Four à <b>Saint-Maur-des-Fossés</b> , près de la RD86 (trafic, ramassage des ordures, passage de poids-lourds et des bus) et notamment la nuit. Sollicite une aide à l'isolation acoustique.	La rue du Four est une voie communale ; le Département invite cette personne à solliciter les services communaux pour étudier toute possibilité de limiter le bruit excessif, notamment durant la nuit. Dans le cadre de la mise en place de la plate-forme de rénovation énergétique, le Département invite cette personne locataire à informer son propriétaire sur l'accompagnement que peut apporter le Département sur le montage d'un dossier de subvention.	Mesure n°1
<b>Patrick ALLIEL, le 11 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Se plaint de bruit lié au trafic sur l'avenue Gabriel Péri à <b>Gentilly</b> , suite à la couverture de l'A6b.	La requalification de l'avenue Gabriel Péri (RD126) par le Département a permis de sécuriser les déplacements doux en réduisant le nombre de voies. L'émergence du bruit lié au trafic sur cette rue est d'autant plus important que le bruit de fond lié à l'autoroute a considérablement diminué.  L'utilisation de l'avertisseur sonore étant interdit dans les agglomérations et a fortiori aux abords des établissements	Sans objet

	sensibles, le Département propose d'en référer aux forces de l'ordre public.	
<b>Communauté d'Agglomération du Val-de-Bievre, le 11 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
La CAVB renouvelle sa demande de priorisation de 4 zones à enjeux de son propre PPBE : RD126 à Fresnes, RD148 à l'Hay-les-Roses, RD154 au KB et RD150 à Gentilly.  Souhaite associer les services voirie CAHVM et CG94 pour le suivi du PPBE.	Parmi les 4 zones à enjeux annoncées par la commune, seule la RD154 figure parmi les zones prioritaires du Département, d'après la méthode de priorisation, à savoir la densité de population. Les axes RD126, RD148, RD154 et RD150 se trouvent respectivement en position 105, 132, 42 et 66 dans le classement des voies en fonction de la densité de population en situation de surexposition au bruit routier. Le Département se félicite de la volonté de collaboration entre services voirie et répond favorablement à l'adhésion du groupe de travail proposé par la CAVB.	Paragraphe 6.1
<b>Mairie de Villeneuve-Saint-Georges, le 12 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Obtient un nombre de personnes surexposées plus important que celui présenté dans le PPBE. Les travaux réalisés sur la RD110 et ceux à venir sur la RD138 et RD229 ne figurent pas dans le bilan. Souhaite que les PNB dus au bruit ferroviaire soient pris en compte. Demande à ce que les travaux d'isolation réalisés sur les collèges Pierre Brossolette et Jules Ferry, ainsi que sur la crèche René Quenouille soient indiqués en annexe 6.	La commune a pris l'indice agrégé qui surévalue le nombre de personnes sur-exposées (confirmé par BruitParif).  Ces travaux seront intégrés au bilan.  Etude de multi-exposition faite par RFF sera communiquée.  Les travaux d'isolation sur les 2 collèges sont bien mentionnés en annexe 6 ; la nature des travaux sera précisée. De même, les travaux réalisés et programmés sur les crèches seront ajoutés en annexe 6.	Paragraphe 2.3  Paragraphe 5.4  Mesure n°2  Paragraphe 6.3
<b>Ville de SAINT-MAUR-DES-FOSES, le 13 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Remarque qu'il n'est pas précisé le type de travaux qui seront réalisés sur les RD86 et RD118, bien que ces tronçons figurent parmi les 43 zones prioritaires. Constata le bilan des travaux entrepris sur St-Maur, mais l'absence de parcs départementaux, de collèges de stations de mesure. Souligne l'absence d'élément précis relatif au bruit induit par l'activité portuaire. Rappelle l'avis défavorable émis au sujet du projet Est TVM en raison de l'augmentation induite du trafic de bus sur 3 axes (RD3, RD3b et RD86). Souligne les nuisances attendues de la construction du Grand Paris Express, dues à l'évacuation des déblais par camions via la RD86 (rue du Pont de Créteil).	Les zones prioritaires en terme d'exposition au bruit ne sont pas directement liées au programme de voirie ; il s'agit au travers de ce PPBE d'intégrer le paramètre « bruit » dans les différents programmes d'aménagement, de prendre en considération le bruit le plus en amont possible des projets et ainsi d'éviter de « passer à côté » d'opportunités de travaux. Le bruit généré par le trafic fluvial et l'activité du port autonome n'a pas été analysé dans le diagnostic territorial de mars 2012, au même titre que le bruit lié aux industries qui relèvent de la législation des installations classées pour l'environnement. Le Département rappelle que le tracé Est TVM ne fera pas l'objet d'aménagement en site propre sur la traversée de Saint-Maur après concertation avec la commune. L'augmentation de trafic de bus permettra d'augmenter l'offre de service en TEC au profit du nombre de véhicules particuliers. Les déblais générés par les travaux du Grand Paris Express sont une des grandes préoccupations du Département qui a d'ailleurs émis un avis sur le Schéma Directeur d'Evacuation des Déblais établi par la Société du Grand Paris. Le Département a notamment insisté dans son avis adopté le 24 octobre 2013 en conseil sur la mise en place de plateformes fluviales et ferroviaires pour limiter le transport par poids-lourds.	Paragraphe 6.1

<b>Aviation Civile, le 19 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Absence de mention sur l'existence du PPBE de l'aérodrome de Paris-Orly.	Le Département fera référence au PPBE de l'aérodrome de Paris-Orly approuvé par arrêté préfectoral du 14 mars 2013, qui figure parmi les outils d'aide à la préservation de l'environnement et à l'amélioration de la qualité de vie, en corrélation avec la charte de développement durable du pôle d'Orly, initiée par les départements de l'Essonne et du Val-de-Marne.	Mesure n°11
<b>Mairie d'Ablon-sur-Seine, le 20 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Pas d'observation	Sans objet	Sans objet
<b>Evelyne KUSBERG, le 20 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Regrette que les riverains de l'A4 à <b>Joinville</b> ne bénéficient pas d'écrans anti-bruit au même titre que les riverains des communes de Maisons-Alfort et de Champigny	Les protections phoniques aux abords des autoroutes relèvent des services de l'Etat qui en sont maître d'ouvrage. Un diagnostic acoustique était annoncé en 2012 dans le PPBE Etat pour les riverains de l'A4 à Joinville-le-Pont.	Sans objet
<b>Ville de JOINVILLE-LE-PONT, le 21 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Regrette l'absence de la portion de RD4 traversant <b>Joinville</b> , parmi les opérations et travaux de voirie planifiés dans les 5 ans à venir ; propose un aménagement sécurisant pour les piétons tout en préservant le stationnement et un TEC efficace sans site propre.	La RD4 figure parmi les zones prioritaires au regard de la population surexposée au bruit. Le réaménagement de cette portion n'est pas programmé dans les 5 prochaines années mais il conviendrait d'étudier sa faisabilité dans la perspective du rabattement des bus vers la ligne 15 du Grand Paris Express dont la mise en service est prévue pour 2020. Propose d'effectuer une campagne de mesure du bruit sur l'avenue Jean Jaurès suite à plusieurs plaintes de riverains.	Paragraphe 6.1
<b>Association Joinville pour tous, le 25 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Regrette le manque de publicité faite sur la consultation du public, l'absence de budget spécifique au bruit clairement affiché et doute sur la cohérence du PPBE avec les travaux en cours rue Chapsal (RD86) à <b>Joinville</b> .	Réglementairement, le dossier est mis à la disposition du public durant 2 mois et ne nécessite pas de commissaires-enquêteur, ne s'agissant pas d'une enquête publique (art. 6 du décret 2006-361 du 24 mars 2006). Le Département a prolongé la période de consultation d'un mois (du 16 juin au 15 septembre 2014) afin de permettre au plus grand nombre d'en prendre connaissance (avis dans la presse des 30 mai et 11 juillet 2014).  Les travaux en cours rue Chapsal permettront d'apaiser, de sécuriser la circulation et donc de réduire les nuisances sonores (réduction de 3 à 2 voies, aménagement d'un plateau ralentisseur, de 600 m de pistes cyclables, de trottoirs aux normes PMR). Ces travaux d'un montant de 3 M€ seront rajoutés à la liste des opérations voirie programmées à partir de 2014.	Mesure n°7  Annexe 5
<b>France Dominique ROUX, le 25 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Déplore le bruit dans le quartier de la gare à <b>Joinville</b> et la construction de l'immeuble BRED masquant la vue sur le bois de Vincennes.	L'avenue Jean Jaurès (RD86) est un axe majeur de circulation et figure parmi les 43 zones prioritaires. Le bruit de trafic peut-être réduit en pacifiant la circulation comme sur l'avenue Chapsal en cours de réaménagement.	Sans objet



	<p>Le Président s'engage à saisir les autorités compétentes pour faire respecter la vitesse autorisée.</p> <p>En ce qui concerne l'immeuble BRED, ce dossier relève du droit du sol, qui entre dans les nouvelles compétences confiées aux communes par la loi de décentralisation.</p>	Mesure n°6
<b>L. DA SILVA, le 28 août 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Déplore l'augmentation de trafic sur l'avenue Jean Jaurès à <b>Joinville</b> et la dégradation du cadre de vie suite à la construction de la barre d'immeuble entre la gare RER et le bois de Vincennes.	<p>L'avenue Jean Jaurès (RD86) est un axe majeur de circulation et figure parmi les 43 zones prioritaires.</p> <p>Le bruit de trafic peut-être réduit en pacifiant la circulation comme sur l'avenue Chapsal en cours de réaménagement.</p> <p>Le Président s'engage à saisir les autorités compétentes pour faire respecter la vitesse autorisée.</p> <p>En ce qui concerne l'immeuble BRED, qui relève du droit du sol, seule la commune est compétente en la matière.</p>	<p>Paragraphe 6.1</p> <p>Mesure n°6</p>
<b>L. BERTRAND, le 1<sup>er</sup> septembre 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Déplore l'absence de protection phonique le long de l'A4 sur la commune de <b>Joinville</b> , contrairement aux autres communes avoisinantes. Relève l'absence des nuisances dues au RER A.	Les nuisances sonores générées par l'autoroute A4 et le RER A, dont l'Etat est le gestionnaire, sont traitées dans le PPBE de la DRIEA édité en juillet 2013.	Sans objet
<b>Ville de Chennevières, le 6 septembre 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
<p>Les travaux sur la rue de Champigny (RD219) sont en cours.</p> <p>Attend en urgence les TCSP ALTIVAL et RD4 pour soulager les voies des coteaux.</p> <p>Souhaite que la rue Aristide Briand (RD233) soit limitée aux habitants et que la signalisation soit respectée.</p> <p>Dans le cadre de la révision du PLU, demande la prise en compte de l'avis des canavérois pour l'aménagement de la RD4.</p> <p>Insiste sur le nécessaire respect de la signalisation sur la route du Plessis (RD145) qui traverse un espace aéré et la RD33 qui dessert les centres commerciaux.</p>	<p>Les travaux sur la RD219 apparaîtront dans le bilan des opérations programmées.</p> <p>Les projets ALTIVAL et RD4 sont soumis à enquête publique et recueilleront nécessairement les avis des riverains.</p> <p>Au sujet de la signalisation, le Département propose d'en référer aux forces de l'ordre de manière à sensibiliser les usagers de la route et faire respecter notamment les limitations de vitesse.</p>	<p>Mesure 7 et annexe 5</p> <p>Mesure n°6</p>
<b>Réseau Ferré de France, le 9 septembre 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Pas de remarque	En prend acte	
<b>Association des castors du jardin parisien, le 10 septembre 2014</b>	<b>Réponse du Département</b>	<b>PPBE référence</b>
Salue l'action du Département pour son engagement depuis 2003 dans la lutte contre le bruit, avoir prolongé la durée légale de consultation, la	En prend acte.	

<p>volonté de préserver les zones calmes.</p> <p>Souhaite que soit pris en compte l'indice agrégé comme unique paramètre de détermination des zones à enjeux avec les secteurs pavillonnaires.</p> <p>Souhaite intégrer dans le PPBE 94 les lignes d'hélicoptères.</p> <p>Demande à court terme d'abaisser la vitesse autorisée sur l'A6/B6 et à moyen terme de sa couverture sur l'Haÿ-les-Roses et Chevilly-Larue.</p> <p>Insiste sur l'urgence de faire respecter la réglementation sur le bruit, de mettre en place des actions pour apaiser et sécuriser la circulation.</p> <p>Insiste sur la nécessité d'anticiper sur les futures nuisances sonores liées à la ligne 14 du Grand Paris Express.</p>	<p>L'indice pondéré donne une sur-estimation de la population en surexposition et d'après BruitParif, le nombre retenu dans le PPBE est le bon.</p> <p>Propose d'inscrire cette nuisance comme nouvelle mesure relative à la connaissance et à la sensibilisation de la population.</p> <p>Invite à consulter le PPBE DRIEA de juillet 2013 qui traite des mesures programmées ou envisagées sur l'A6.</p> <p>Propose de saisir le Préfet pour faire respecter la réglementation, dont la vitesse limite.</p> <p>Conforme aux orientations du Département en terme de report modal des déplacements.</p> <p>Le Département a demandé à la Société du Grand Paris de privilégier le transport des déblais par voie fluviales et ferroviaires afin de limiter le plus possible les évacuations sur routes par poids-lourds</p>	<p>Paragraphe 2.3</p> <p>Paragraphe 6.6</p> <p>Mesure n°6</p>
<p><b>Ville de Bonneuil-sur-Marne, le 11 septembre 2014</b></p>	<p><b>Réponse du Département</b></p>	<p><b>PPBE référence</b></p>
<p>Avis favorable</p>	<p>En prend acte</p>	
<p><b>Ville de Vitry-sur-Seine, le 11 septembre 2014</b></p>	<p><b>Réponse du Département</b></p>	<p><b>PPBE référence</b></p>
<p>Rappelle la volonté d'associer les services techniques de la ville au département dans le travail expérimental de rénovation thermique et acoustique le long de la RD5.</p> <p>Confirme le caractère prioritaire des axes RD5 et RD155 au regard de la population surexposée au bruit.</p> <p>Souhaite obtenir des informations sur la programmation de travaux des axes RD55, RD48, RD124 et RD52.</p> <p>Souhaite des informations sur la programmation des pistes cyclables.</p> <p>Souhaite connaître la programmation éventuelle de diagnostic sur le collège Danielle Casanova.</p> <p>Souhaite connaître si des actions sont prévues sur les établissements sensibles à gestion non départementale.</p> <p>Demande que soient précisées les actions en faveur de la préservation des zones calmes (domaine Chérioux et parc des Lilas).</p> <p>Demande que lui soient rapportées les remarques des vitriots à l'issue de la période de consultation.</p>	<p>Dans le cadre de la mise en place de la plateforme de rénovation énergétique, le Département a proposé la RD5 comme site expérimental et confirme son partenariat avec la ville de Vitry, comme évoqué lors d'une première rencontre du 12 juin 2014.</p> <p>RD5 et RD155 figurent parmi les 43 zones prioritaires de lutte contre la surexposition au bruit routier et seront traitées comme telles en fonction des moyens du Département. La requalification de la RD5 est aujourd'hui réalisée sur une grande partie et bénéficie d'aménagements qui ont nettement diminué la vitesse, dont les plateaux ralentisseurs.</p> <p>Aucun des 5 axes mentionnés n'est inscrit dans les prévisions de travaux. Toute nouvelle inscription dépendra de l'adoption des PPI à venir.</p> <p>Les opérations de voirie programmées sur Vitry intègrent toutes une piste cyclable.</p> <p>D'importants travaux d'amélioration du confort acoustique ont été réalisés sur le collège Danielle Casanova, en 2012 (remplacement de 800 m2 de faux-plafond et du sol du centre de documentation) et durant l'été 2014 (sol du hall d'entrée sur 395 m2).</p> <p>Devant l'ampleur des travaux à réaliser, le Département s'est donné comme priorité de traiter en premier lieu les crèches et les collèges qui relèvent de sa gestion patrimoniale.</p> <p>Les actions engagées et programmées pour la préservation des zones calmes seront intégrées au PPBE au chapitre 3</p> <p>Absence de remarque émanant d'un pétitionnaire originaire de Vitry-sur-Seine.</p>	<p>Mesure n°1</p> <p>Paragraphe 6.1</p> <p>Mesure n°7</p> <p>Annexe 5</p> <p>Annexe 6</p> <p>Paragraphes 2.4 et 4.2</p> <p>Paragraphe 3</p>

Syndic des copropriétaires du 4 rue de l'Écluse à Saint-Maur-des-Fossés, le 14 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
<p>Considère que le fait de réduire le nombre de véhicules sur les routes départementales déplace le problème du bruit vers la pollution atmosphérique. Conteste l'intérêt du TVM.</p> <p>Sollicite l'aide du département pour la rénovation de son immeuble.</p> <p>Regrette que le bruit des industries ne soit pas traité dans le plan.</p>	<p>Le Département mise sur le report modal tel qu'annoncé dans le PPBE. Le déplacement du bruit vers la pollution atmosphérique est vrai à court terme du fait de l'engorgement par les véhicules, avant le report modal.</p> <p>La ligne TVM est aujourd'hui reconnue par tous comme le moyen de transport le plus rapide pour traverser le territoire. Le Département invite le syndic à solliciter l'accompagnement proposé dans le cadre de la mise en place de la plate-forme énergétique. Le bruit des industries relève de la législation des installations classées pour l'environnement</p>	<p>Paragraphe 5.4</p> <p>Mesure 1</p>
CAHVM, le 15 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
<p>Propose que la liste des établissements sensibles en situation de surexposition soit annexée. Demande de préciser les actions correctrices pour les zones calmes et notamment pour la Plaine des Bordes. Demande que la mesure 7 relative aux projets d'aménagement précise les actions concrètes prévues sur les axes RD111, RD136 et RD123 et les inscrive au PPI. Souhaite que la mesure 7 prévoie la limitation et la régulation des PL, notamment sur la RD111. Emet un avis favorable sur le PPBE.</p>	<p>Etablissements sensibles recensés en annexe 9.</p> <p>Les actions seront connues à l'issue des diagnostics à mener et après mise en place d'une méthodologie. La démarche sera précisée au chapitre 3.</p> <p>Demande sera transmise à la DTVD pour étudier les besoins sachant que ces trois axes ne figurent pas parmi les zones prioritaires et que l'inscription dans le PPI relève des décisions de l'assemblée départementale.</p> <p>S'engage pour limiter l'attirance des poids-lourds dans la perspective d'un péage de transit poids-lourds en Ile-de-France, programmée au 1<sup>er</sup> janvier 2015.</p>	<p>Paragraphe 2.4</p> <p>Paragraphe 3</p> <p>Paragraphe 6.1</p>
Annie MOUQUET, le 15 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
<p>Se plaint des nuisances occasionnées pas la proximité de la salle polyvalente.</p>	<p>Cette gêne relève de la compétence municipale au titre du bruit de voisinage.</p>	<p>Sans objet</p>
Ville de Chevilly-Larue, le 15 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
<p>Demande l'inscription de la RD160 entre la rue du Père Mazurié et l'avenue du Président Roosevelt dans le programme de requalification de voirie. Demande la réalisation de mesures acoustiques le long de la RD7 afin de mettre en avant le bénéfice induit par la mise en service du tramway. Confirme la volonté d'inscrire le parc du Petit-Leroy en zone calme. Demande le soutien du Département pour la réalisation d'un mur anti-bruit le long de l'A6, à la hauteur des résidences « la Croix du Sud », « Liberté » et « Les Jardins du Sud ».</p>	<p>La requalification de cette avenue sera inscrite au PPI et sa programmation sera définie en fonction des priorités.</p> <p>Une campagne de mesure acoustique est programmée en 2015 au niveau du pôle Louis Aragon, suite à la mise en service du tramway T7 et en perspective de l'arrivée prochaine de la ligne 15 du GPE. Le parc du Petit-Leroy fait partie des parcs potentiellement calmes qui feront l'objet d'un diagnostic permettant d'apporter des préconisations d'amélioration et de préservation. Le Département prend acte de cette demande et étudiera avec la commune les possibilités d'action.</p>	<p>Mesure 7</p> <p>Mesure 8</p> <p>Paragraphe 3</p> <p>Mesure 1</p>

Communauté de Communes Charenton-Saint-Maurice, le 15 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
Emet un avis favorable aux mesures proposées et notamment celles visant à la résorption des PNB.	Sans objet	
Ville de Champigny, le 15 septembre 2014	Réponse du Département	PPBE référence
Approuve le PPBE. Souhaite connaître la situation des axes RD4 et RD3 qui ne figurent pas parmi les zones prioritaires.	Les axes RD3 et RD4 se trouvent respectivement en position 78 et 46 dans le classement des voies en fonction de la densité de population en situation de surexposition au bruit routier.	Paragraphe 6.1

## **Annexe 11**

Registre des observations sur le projet de PPBE  
reçues durant la période de consultation du public du 16 juin au 15 septembre 2014



Registre des observations

Date de réception	Pétitionnaire	adresse	code postal	commune	Autorité compétente	n° courrier	type
15 juin 2014	Léonor CORREIA	275 av du Général de Gaulle	94500	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	2014-117-1	PARTICULIER
12 juillet 2014	Charles NIZOU	97 avenue Anatole France	94600	Choisy-le-Roi	CA Seine Amont	2014-117-2	PARTICULIER
5 août 2014	Ville de MAISONS-ALFORT		94700	Maisons-Alfort	Maisons-Alfort	2014-117-3	COLLECTIVITE
6 août 2014	<i>anonymat souhaité</i>		94100	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés	2014-117-4	PARTICULIER
11 août 2014	Patrick ALLIEL	72 rue Gabriel Peri	94250	Gentilly	CAVB	2014-117-5	PARTICULIER
11 août 2014	Communauté d'Agglomération du Val-de-Bièvre				CAVB	2014-117-6	COLLECTIVITE
12 août 2014	Ville de Villeneuve-Saint-Georges		94190	Villeneuve-Saint-Georges	Villeneuve-Saint-Georges	2014-117-7	COLLECTIVITE
13 août 2014	Ville de SAINT-MAUR-DES-FOSSES		94100	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés	2014-117-8	COLLECTIVITE
19 août 2014	Aviation Civile				DGAC	2014-117-9	GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE
20 août 2014	Ville d'Ablon-sur-Seine		94480	Ablon-sur-Seine	Ablon-sur-Seine	2014-117-10	COLLECTIVITE
20 août 2014	Evelyne KUSBERG	43 quai de Béthune	94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-11	PARTICULIER
21 août 2014	Ville de JOINVILLE-LE-PONT		94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-12	COLLECTIVITE
25 août 2014	Association Joinville pour tous		94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-13	ASSOCIATION
25 août 2014	France Dominique ROUX	1 avenue Jean Jaurès	94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-14	PARTICULIER
28 août 2014	Luis DA SILVA	1 avenue Jean Jaurès	94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-15	PARTICULIER
1 septembre 2014	L. BERTRAND	17 quai de la Marne	94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-16	PARTICULIER
6 septembre 2014	Ville de CHENNEVIERES		94430	Chennevières-sur-Marne	CAHVM	2014-117-17	COLLECTIVITE
9 septembre 2014	Réseau Ferré de France				RFF	2014-117-18	GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE
10 septembre 2014	Association des castors du jardin parisien		94240	L'Hay-les-Roses	CAVB	2014-117-19	ASSOCIATION
11 septembre 2014	Ville de BONNEUIL-SUR-MARNE		94380	Bonneuil-sur-Marne	Bonneuil	2014-117-20	COLLECTIVITE
11 septembre 2014	Ville de VITRY-SUR-SEINE		94400	Vitry-sur-Seine	Seine Amont	2014-117-21	COLLECTIVITE
14 septembre 2014	Syndic	4 rue de l'Ecluse	94100	Saint-Maur-des-Fossés	Saint-Maur-des-Fossés	2014-117-22	ASSOCIATION
15 septembre 2014	Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne				CAHVM	2014-117-23	COLLECTIVITE
15 septembre 2014	Annie MOUQUET	27 bd du maréchal Leclerc	94340	Joinville-le-Pont	Joinville-le-Pont	2014-117-24	PARTICULIER
15 septembre 2014	Ville de Chevilly-Larue		94550	Chevilly-Larue	Chevilly-Larue	2014-117-25	PARTICULIER
15 septembre 2014	Ville de Saint-Maurice		94410	Saint-Maurice	Saint-Maurice	2014-117-26	COLLECTIVITE
15 septembre 2014	Ville de Champigny		94500	Champigny-sur-Marne	Champigny-sur-Marne	2014-117-27	COLLECTIVITE
<b>TOTAL</b>	<b>27</b>						<b>27</b>





## Avenue du Général de Gaulle a Champigny sur Marne

leonor correia [correialeonor@hotmail.fr]

Date d'envoi : dimanche 15 juin 2014 10:58

À : avis.ppbe

---

Bonjour ,  
Envoyé de mon iPad. Riverain dans cette Avenue depuis 7ans , auprès de plusieurs demandes a la mairie de Champigny et au conseil général de Créteil sans jamais faire aucun travaux dans cette avenue départementale , courrier ..... Le bruit incessant , circulation incessante et dangereuse dépassement de vitesse( ancien propriétaire écrasé on sortant de chez lui) et personne ne fait rien. La politique de la ville discriminatoire . Mais ou va t on? Es que quelqu'un va prend ces responsabilité ?



**PPBE**

Nizou Charles [charles.nizou@wanadoo.fr]

Date d'envoi : samedi 12 juillet 2014 09:44

À : avis.ppbe

---

Bonjour,

Tout d'abord merci pour ce dossier très intéressant.

J'habite Choisy le Roi et le tableau des personnes exposées au bruit date de 1999. Avez-vous de nouvelles données ?

Je suis riverain de l'avenue Anatole France et les choix faits par la mairie de modification de circulation sur cette voie ont sensiblement augmenté le bruit et les risques générés par le trafic routier.

Ce phénomène est aggravé par le non-respect des limitations de vitesse, le passage de camion hors gabarit entraînant bruit et vibrations. Une pétition des riverains a d'ailleurs été signée en 2013 et portée à la connaissance de Mme. N. LUC.

Votre dossier liste les opérations qui ont une incidence significative sur le bruit et la réduction de la vitesse de circulation que nous attendons sur toute la longueur de l'avenue en fait partie.

Quelles sont les actions en ce sens que le département peut mettre en œuvre avec la commune ?

Bien cordialement

M. Ch. NIZOU

0680113736

---



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection [Antivirus avast!](#) est active.





# VILLE DE MAISONS-ALFORT

94706 MAISONS-ALFORT CEDEX – Tél. : 01.43.96.77.00 – ville@maisons-alfort.fr

Le 29 juillet 2014

Direction Générale  
des Services Techniques

**SERVICE  
URBANISME – HYGIÈNE**

☎ 01.43.96.77.30  
Fax 01.49.77.91.96



**Monsieur le Président du Conseil Général**  
Hôtel du Département  
Direction du développement durable  
Secteur politiques environnementales  
94054 CRETEIL CEDEX

Affaire suivie par :

Guillaume MARTIN, Directeur adjoint du service Urbanisme

Nos réf. : GM/IV – 14.07.423

Vos réf. : Affaire suivie par Monsieur Abraham JOHNSON, Conseiller général délégué



**OBJET** : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental

Monsieur le Président,

Je fais suite à votre courrier reçu en mairie le 26 juin 2014 dans lequel vous me faites part du projet de PPBE du Conseil Général et me demandez l'avis de la ville de Maisons-Alfort d'ici au 18 août 2014, date de l'échéance de votre consultation publique.

La ville de Maisons-Alfort n'a pas d'observation particulière à formuler sur ce projet de PPBE, si ce n'est que votre plan d'action devra être compatible avec celui de la ville de Maisons-Alfort. Par ailleurs, j'attire votre attention sur l'incomplétude de certaines dates de réalisation des réfections de tapis sur le bilan des 10 dernières années, notamment, le tapis de chaussée en enrobé acoustique sur la rue Jean Jaurès entre le carrefour Galliéni et Créteil a été réalisé en 2004 par les services de l'Etat, sur une voie qui vous a ensuite été rétrocédée. La ville souhaite donc que soient également intégrés à votre projet les travaux sur les infrastructures réalisés avant que vous n'en deveniez gestionnaire.

De plus, je tiens à vous faire savoir que la ville a reçu votre courrier après le début de ladite consultation organisée en plein été, à savoir du 16 juin au 18 août. Compte tenu que les Conseils Municipaux sont généralement tenus à la fin du mois de juin et à la fin du mois de septembre voire début octobre, vous comprendrez donc qu'il ne nous est matériellement pas possible de vous rendre un avis délibéré au cours de la consultation.

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



Pour le DÉPUTÉ MAIRE  
Le Directeur Général Adjoint des Services

Patrick VAN DEN BORN



## Consultation publique concernant la Prévention du Bruit

anonymat souhaité

Date d'envoi : mercredi 6 août 2014 21:33

À : avis.ppbe

---

Bonjour,

Je me permets de vous envoyer ce mail, ayant pris connaissance d'une enquête publique relative au bruit dans le Val-de-Marne. J'ai emménagé à St Maur des Fossés début juillet et habite rue du Four, à proximité immédiate de la D86. Les niveaux de bruit atteints, en particulier la nuit, se révèlent très préoccupants au point que j'ai dû faire faire des protections auditives sur mesure pour éviter les réveils à 5h30 du matin et limiter une fatigue auditive très présente depuis mon emménagement.

Le début de la rue du Four reçoit en effet indirectement une partie du bruit de la D86 mais aussi un trafic routier très important rejoignant les bords de Marne et incluant des bus (ligne 306) et beaucoup de camions. Ceci, ajouté au passage très matinal des éboueurs, donne lieu à des niveaux de bruit qui dépassent régulièrement les 55 dB la nuit.

Étant locataire d'un appartement sans double vitrage et sans volets, je vous avoue que toute mesure visant à réduire le bruit dans cette zone sera particulièrement bienvenue (déviation d'une partie du trafic vers d'autres axes notamment pour les véhicules lourds voire mise à sens unique de la route, ralentisseurs, etc).

Très bonne fin de journée,

anonymat souhaité





**Date d'envoi :** lundi 11 août 2014 14:59

**À :** avis.ppbe

---

depuis la couverture de l a6B NUISANCE SONORE A TOUTE HEURE DE LA JOURNÉE PAR LES KLAXONS ET DE CERTAINES AMBULANCES ET DES VOITURES DE PARTICULIERS CELA DUR DEPUIS TROP LONGTEMPS AVANT IL Y AVAIT DEUX VOIES DE CHAQUE COTE MAINTENANT UNE VOIE PLUS UN ARRET DE BUS PLUS UN FEU PLUS GARDIENS SE QUI CRAIT UN EMBOUTEILLAGE DONC IL MANQUE LES PANNEAUX D AVANT PRÉVENANT D UN HÔPITAL DONC pas DE NUISANCES SONORE AMICALEMENT

MONSIEUR ALLIEL PATRICK  
72 RUE GABRIEL PERI 94250

---





14-005145-A

12/08/14



Val de Bièvre

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Arcueil  
le 11 AOÛT 2014

Le Président,

à M. Christian FAVIER  
Président  
Conseil général du Val de Marne  
Hôtel du Département  
94054 CRETEIL

A l'attention de M. Franck PICOT

Réf : DSR D1401184 CAVB  
Affaire suivie par : Denise Achache

Objet : Avis Communauté d'Agglomération Val de Bièvre suite au projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement du réseau routier départemental

Monsieur le Président, *Mr Christian,*

Par courrier en date du 23 juin 2014, vous sollicitez l'avis de la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre concernant le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré par les services du Conseil Général.

Le PPBE de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre, validé par le Conseil Communautaire de janvier 2014, avait dans son action n°4 listé un certain nombre de zones à enjeux prioritaires concernant des voiries départementales.

Nous avons bien pris connaissance des travaux réalisés sur les voiries départementales au cours des dernières années et de la programmation à venir. Nous souhaitons donc par la présente, renouveler notre demande pour les zones à enjeux suivantes et présentant un indice de priorité maximum en terme de niveaux de bruit et de population exposées, zones sur lesquelles nous souhaitons que vous soyez particulièrement attentifs :

- RD 126 à Fresnes : au niveau de l'avenue de Stalingrad et à l'Hay les Roses au niveau de l'avenue Paul Vaillant Couturier,
- RD 148 à l'Hay les Roses : au niveau de la rue Jean Jaurès,
- RD 154 au Kremlin-Bicêtre : au niveau de la rue du 14 juillet,
- Rd 50 à Gentilly : au niveau rue du président Wilson,

Nous avons par ailleurs bien noté l'inscription de 3 parcs départementaux se trouvant sur le territoire du Val de Bièvre et qui ont été inscrits en « zones calmes » à préserver dans le PPBE du Val de Marne : le Parc de la Roseraie, du Coteau et des Hautes Bruyères et nous vous remercions de l'intégration de cette demande.

Afin que la problématique du bruit soit mieux prise en compte lors des décisions de programmation de travaux d'intervention sur la voirie, il nous paraît nécessaire que lors des réunions organisées entre nos services voirie respectifs les services en charge du suivi du PPBE soient également associés.

7/9, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex  
Tél. : 01 65 01 03 03  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@aggle-valdebièvre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre

Pour mener à bien cette collaboration nous vous proposons la mise en place d'un groupe de travail en charge du suivi de nos Plan de prévention du Bruit respectifs.  
De même, la mise en commun plus systématique de nos connaissances en terme de données telles que : mesures de bruit, comptage de trafic, plaintes de riverains devra nous permettre une meilleure connaissance des niveaux d'ambiances sonores sur nos territoires.

Dans cette attente, et dans l'espoir que nos efforts mutuels puissent concourir à l'amélioration du cadre de vie de nos habitants et réduire les nuisances sonores sur notre territoire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes sincères salutations.



*Amu i bi*  
Jean-Jacques BRIDEY

*JJB*



Villeneuve  
Saint-Georges



14-005190-A

14/08/14

MG

**Monsieur Christian FAVIER**  
Président du Conseil général du Val-de-  
Marne  
Hôtel du département  
Direction développement durable  
94054 Créteil CEDEX

**Service : DEVELOPPEMENT DURABLE**  
Affaire suivie par : Cathleen FAULA  
Numéro de ligne directe : 01.43.86.38.72

*Toute la correspondance doit  
être adressée à Madame  
le maire en rappelant les  
indications ci-dessus.*

Références : IL/LH/CF

Villeneuve-Saint-Georges,  
Le 12 AOUT 2014

**Objet : Avis de la commune de Villeneuve-Saint-Georges sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du département**

Monsieur le Président,

Dans le cadre de la consultation du public relative au projet de PPBE portant sur les infrastructures routières du département du Val-de-Marne, permettez-moi par la présente de vous adresser l'avis de la commune de Villeneuve-Saint-Georges.

Je tiens également à vous remercier pour votre engagement dans la lutte contre le bruit et les multiples actions mises en place par le département telles que la réalisation des cartes stratégiques du bruit et les campagnes de mesures ayant permis à nous communes de disposer d'un premier état des lieux sur l'impact du bruit sur nos territoires et de lancer la mise en œuvre de la Directive européenne du 25 juin 2002.

Les villeneuvois sont en effet très exposés au bruit des nombreuses infrastructures métropolitaines et notamment départementales qui traversent le territoire. A ce titre et en application de la Directive européenne, la ville de Villeneuve-Saint-Georges a également lancé la mise en œuvre d'un PPBE à l'échelle communale.

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint nos remarques et contributions au projet de PPBE du réseau routier départemental. Mes services se tiennent à votre disposition afin de vous apporter de plus amples éléments.

Espérant avec votre soutien parvenir à réduire les nuisances sonores sur notre commune et le territoire val-de-Marnais, je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'expression de mes sentiments les meilleurs.



Madame le Maire

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Sylvie Altman', is written over the typed name.

Par Madame le Maire,  
L'Adjointe déléguée  
Nathalie DINNER

Sylvie ALTMAN,  
Conseillère régionale d'Ile-de-France

Pièce jointe : Avis de la commune de Villeneuve-Saint-Georges sur le projet de PPBE du département



**Avis de la commune de Villeneuve-Saint-Georges sur le projet de Plan de  
Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau départemental**

A la lecture du projet de PPBE du département, la commune de Villeneuve-Saint-Georges émet un **avis favorable** accompagné des remarques suivantes :

- 1) Les cartes annoncées au paragraphe 2.2 du projet de PPBE ne figurent pas dans le document des annexes
- 2) Les chiffres issus du tableau des riverains surexposés au bruit autour des routes départementales (paragraphe 2.3), c'est-à-dire soumis à plus de 68 dB(A) Lden pour la période jour et plus de 62 dB(A) Ln pour la période nuit ne correspondent pas à notre estimation. En effet, en suivant la méthode de l'indice agrégé de population exposée et l'outil cartographique proposés par l'observatoire Bruitparif, nous avons estimé le nombre de personnes surexposées respectivement à 2086 personnes (Lden) et 1511 (Ln).

Voici les tableaux extraits du projet de PPBE communal (chiffre issus du recensement 1999).

Zone à enjeux	Type	Gestionnaire	Détail	Ordre de grandeur de la population impactée <sup>2</sup>	Hierarchisation
A	RN6	Etat	rue de Paris avenue du 8 mai 1945 avenue de Melun	1331	1
N	RN6	Etat	avenue de l'Appel du 18 juin 1940		
B	Routes communales	Ville	rue Pasteur - rue F. Martin - avenue A. France	641	2
C	D110	CG	avenue Winston Churchill	630	3
D	D229	CG	avenue Carnot - avenue de Valenton - avenue de la Division Leclerc	621	4
E	D138	CG	avenue de Choisy	537	5
M	Route communale	Ville	rue Saint Exupéry	488	6
F	Route communale	Ville	rue Thimonnier	252	7
G	Route communale	Ville	rue Emile Zola	241	8
H	Routes communales	Ville	rue Jacquard - rue Saint Just - rue Massenet	237	9
I	D136	CG	avenue de l'Europe - avenue du Président J.F.Kennedy	209	10
J	D 232	CG	rue de Crosne	89	11
K	Route communale	Ville	rue de Paris	54	12
L	Routes communales	Ville	rue de l'Orme Sainte Marie - avenue du Président Wilson	43	13

**Figure 21 : Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden**

Zone à enjeux	Type	Gestionnaire	Détail	Ordre de grandeur de la population impactée	Hierarchisation
A	RN6	Etat	rue de Paris avenue du 8 mai 1945 avenue de Melun	1331	1
H	RN6	Etat	avenue de l'Appel du 18 juin 1940		
B	D110	CG	Avenue Winston Churchill	630	2
C	Routes communales	Ville	rue Pasteur - rue F. Martin - avenue A. France	624	3
D	D229	CG	avenue Carnot - avenue de Valenton	593	4
E	Route communale	Ville	rue Emile Zola	241	5
F	D136	CG	avenue de l'Europe - avenue du Président J.F.Kennedy	199	6
G	D 232	CG	rue de Crosne	89	7

Figure 23 : Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Ln

- 3) Le recensement des opérations de voirie de ces dix dernières années et des cinq années (annexe 5) à venir n'indique pas :
  - o les travaux réalisés sur la D110 notamment au niveau de l'avenue Winston Churchill à Villeneuve-Saint-Georges (réfection de voirie, rétrécissement des voies et pistes cyclables)
  - o les travaux en cours sur les berges de Seine (requalification des berges avec création d'un linéaire cyclable dont une partie du linéaire concerne la D138 entre le pont Wilson et l'allée Charles Benoît)
  - o les travaux en cours sur la D229, avenue de la division Leclerc (rétrécissement des voies, plateaux surélevés)
  
- 4) En ce qui concerne les mesures de résorption des Points noirs du bruit du réseau ferré, il est nécessaire de prendre en compte les nuisances subies par les villeneuvois situés le long des voies ferrées
  
- 5) La programmation des travaux sur les bâtiments sensibles du département (annexe 6) n'indique pas d'intervention pour les deux collèges (Pierre Brossolette et Jules Ferry) impactés par le bruit notamment aérien, ni pour la crèche départementale René Quenouille. Il serait utile d'indiquer si ces établissements sont pris en compte dans les futures actions annoncées au paragraphe 6.3 du document ou éventuellement de communiquer sur les mesures ayant été mises en place afin de protéger ces établissements contre les nuisances sonores.





# VILLE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSÉS

## Extrait du registre des délibérations du conseil municipal

Séance du 25 septembre 2014

N° 20

### Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental

*Télétransmission Préfecture*

Membres composant le Conseil Municipal .....	49
Membres en exercice .....	49
Membres présents .....	39
Membres excusés et représentés .....	7
Membres absents non représentés .....	3
Pour .....	39
Contre .....	0
Abstentions .....	4
Ne prennent pas part au vote .....	3

Nomenclature : 9.1

Numéro :

Date réception : 10 OCT. 2014

Le 25 septembre 2014 à 19h00, les membres du Conseil Municipal se sont réunis publiquement sous la présidence de Monsieur Sylvain BERRIOS, Maire, au nombre de 39, au lieu habituel de leurs séances. Ils avaient été convoqués le 19 septembre 2014.

Il a été procédé à l'élection d'un secrétaire de séance pris au sein du Conseil pour la présente séance, Madame Nicole CERCLEY, ayant obtenu la majorité des suffrages, a été désigné pour remplir ces fonctions et les a acceptées.

#### Etaient présents:

M. Sylvain BERRIOS Maire  
Mme Nicole CERCLEY, M. Jean-François LE HELLOCO, Mme Laurence COULON, M. Julien KOCHER, Mme Catherine JUAN, M. André KASPI, M. Roméo DE AMORIM, Mme Dominique SOULIS, M. Pierre-Michel DELECROIX, Mme Dominique WAGNON, M. Germain ROESCH, Mme Jacqueline VISCARDI, M. Cédric LAUNAY, Maire-Adjoint  
Mme Valérie FIASTRE, M. Jean-Philippe COMBE, Mme Geneviève GAUTRAND, Mme Sabine CHABOT, M. Adrien CAILLEREZ, Mme Hélène LERAITRE, M. Henri PETTENI, Mme Rosa JURADO, M. Laurent DUBOIS, Mme Agnès CARPENTIER, Mme Agathe BONAMOUR DU TARTRE, M. Philippe CIPRIANO, Mme Pascale LUCIANI-BOYER, M. Jacques LEROY, Mme Patricia RIBEIRO, M. Bernard VERNEAU, Mme Valérie CHAZETTE, M. Nicolas CLODONG, Mme Marie-Laure DE FONTAINE VIVE CURTAZ, Mme Sylvie LAGARDE, M. Thierry COUSIN, Mme Marie-Pierre GERARD, Mme Elisabeth BOUFFARD-SAVARY, M. Denis LAURENT, Mme Catherine THEVES, Conseillers Municipaux.

#### Etaient absents excusés et représentés:

Mme Carole DRAI qui a donné pouvoir à Mme Dominique SOULIS, Mme Anne PÉCHINÉ qui a donné pouvoir à M. Sylvain BERRIOS, Mme Yasmine CAMARA qui a donné pouvoir à Mme Jacqueline VISCARDI, M. Jean-Marc BRETON qui a donné pouvoir à Mme Valérie FIASTRE, M. Didier KOOLENN qui a donné pouvoir à M. Laurent DUBOIS, Mme Pascale CHEVRIER qui a donné pouvoir à M. Jacques LEROY, M. Jean-Richard TESSIER qui a donné pouvoir à Mme Marie-Pierre GERARD.

Les pouvoirs ont été délivrés aux membres du conseil municipal présents, conformément à l'article L 2121-20 du Code Général des Collectivités Territoriales, pour leur permettre de voter au nom des conseillers municipaux empêchés. Les mandats ont été remis par le porteur à Monsieur le Président.

#### Etaient absents non représentés :

M. Christophe DELPOUGET, Mme Nazan EROL, M. Yannick BRUNET.

**N° 20**

**OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

**Le Conseil Municipal,**

**VU** le Code Général des Collectivités Territoriales,

**VU** le Code de l'environnement

**VU** l'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement

**VU** la délibération du Conseil municipal du 14 octobre 2010 approuvant la carte stratégique du bruit de la Ville de Saint-Maur,

**VU** la délibération du Conseil municipal du 20 décembre 2012 émettant un avis sur le projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement, première échéance des infrastructures routières de l'Etat et ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne,

**VU** la délibération du Conseil Général du 19 mai 2014 approuvant le plan de prévention du bruit sur l'environnement du réseau routier départemental,

**VU** le courrier du Président du Conseil Général reçu le 25 juin 2014 relatif à la consultation sur le projet de plan de prévention du bruit sur l'environnement du réseau routier départemental,

**VU** le courrier du Maire adressé au Président du Conseil Général du Val-de-Marne du 12 août 2014 relatif à l'avis sur le projet de PPBE routier du Val-de-Marne,

**CONSIDERANT QUE :**

**I - SUR LA FORME DE LA CONSULTATION RELATIVE AU PROJET DE PPBE DU DEPARTEMENT DU VAL-DE-MARNE**

Par application de l'article L.572-8 du code de l'Environnement, le Département du Val-de-Marne a soumis à consultation du public du 16 juin au 18 août 2014 son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), élaboré en tant que gestionnaire d'infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Dans ce cadre, le Président du Conseil Général du Val-de-Marne a transmis aux Maires, pour avis, ce projet de PPBE, en leur demandant de faire leurs éventuelles remarques d'ici l'échéance de cette consultation.

Compte tenu des enjeux liés au bruit routier, un courrier d'observations a été adressé en réponse, le 12 août 2014 au nom du Maire de Saint-Maur-des-Fossés, afin d'être annexé au registre d'enquête dans l'attente du présent avis du Conseil Municipal.

La Commune de Saint-Maur-des-Fossés a été saisie pour avis, par courrier du Président du Conseil général, reçu le 25 juin 2014. Cette date de transmission ne lui a pas permis d'étudier et d'instruire le dossier dans des délais suffisants pour l'inscrire à l'ordre du jour de sa séance du Conseil municipal du 30 juin 2014 (dont les commissions préalables avaient eu lieu les 17 et 18 juin). C'est pourquoi, la Commune a dû reporter l'inscription de ce point à

## N° 20

### **OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

l'ordre du jour du Conseil municipal du 25 septembre 2014 (au-delà de la période de consultation).

De même, cette date de réception n'a pas permis d'assurer la diffusion de l'information dans le magazine municipal distribué dans toutes les boîtes aux lettres de la ville mi juin et qui contribue à la participation du public. La Ville a néanmoins mis en ligne un article sur son site internet à partir du 2 juillet 2014 et fait paraître le sujet dans le magazine diffusé début août.

La consultation a été programmée initialement du 16 juin au 18 août 2014 ce qui laissait fort peu de temps hors vacances scolaires (sachant qu'au démarrage l'information officielle du Conseil général sur son site internet et sur un journal local n'a pu être relayée par les supports municipaux). Certes, une prolongation d'un mois (jusqu'au 15 septembre 2014) a été décidée et diffusée par le Conseil Général mais la Ville n'a pas reçu de courrier complémentaire l'en informant avant sa réponse dans le délai initial.

Le dossier mis en consultation est constitué de deux parties totalisant 112 pages dont 85 pages d'annexes. Il répond à un formalisme réglementaire mais n'a pas été rendu attractif pour faciliter sa lisibilité et surtout la visibilité des actions afin de bien différencier le diagnostic, les objectifs, l'arrêté, l'engagé, le réalisé, le programmé. En matière de cartographie et d'études préalables, on note l'absence du contenu de l'annexe 9, « Atlas du bruit le long des routes départementales », ainsi que la diffusion d'un simple extrait (en annexe 3) du diagnostic acoustique territorial réalisé en mars 2012. Par ailleurs, les préconisations relevant d'un engagement départemental se distinguent mal de celles relevant d'un partenariat souhaité avec les autres collectivités ou opérateurs concernés.

En conclusion sur la forme, la Ville estime que l'organisation précitée (en période estivale) et la documentation mise à disposition n'ont pas favorisé la prise de connaissance du projet prévue par le Code de l'Environnement dans le cadre d'une consultation du public (et ce malgré la prolongation d'un mois jusqu'au 15 septembre 2014).

## **II - SUR LE CADRE REGLEMENTAIRE DES PPBE**

La directive européenne 2002/49/CE sur la gestion du bruit et l'évaluation du bruit dans l'environnement, transposée aux articles L. 572-1 à L.572-10 et R.572-1 et suivants du Code de l'environnement, prévoit l'élaboration de plans de prévention du bruit dans l'environnement (arrêté du 4 juillet 2006 relatif à l'établissement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement).

Selon le Code de l'Environnement (article L.572-6), « les plans de prévention du bruit dans l'environnement tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. [...]

Ils comportent une évaluation du nombre de personnes exposées à un niveau de bruit excessif et identifient les sources de bruit dont les niveaux devraient être réduits. Ils recensent les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les cartes de bruit et notamment lorsque les valeurs limites fixées par décret en Conseil d'État sont dépassées ou risquent de l'être. »

Les cartes du bruit montrent l'exposition sonore des territoires, les PPBE identifient des zones calmes et développent des mesures pour traiter les zones et les bâtiments sensibles fortement exposés au bruit.

**N° 20**

**OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

En préambule à l'analyse du projet de PPBE départemental, la Commune de Saint-Maur-des-Fossés rappelle ses précédentes délibérations en matière de documents réglementaires relatifs au bruit.

Par délibération du Conseil municipal du 14 octobre 2010, la Commune de Saint-Maur-des-Fossés a approuvé sa carte stratégique du bruit qui regroupe un ensemble de treize documents cartographiques ainsi que le résumé non technique et les données statistiques.

Par délibération du Conseil municipal du 20 décembre 2012, la Commune de Saint-Maur-des-Fossés s'est exprimée sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE première échéance) des infrastructures routières de l'Etat et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val-de-Marne. Elle a émis un avis favorable assorti néanmoins de questions sur le financement des projets d'isolations et l'identification des habitations bénéficiaires, mais surtout (comme cela est indiqué ci-dessous) d'observations sur ses exigences et sa vigilance concernant le futur PPBE seconde échéance qui traitera des voies ferroviaires gérées par Réseau Ferré de France.

**III - SUR LA TRADUCTION AU NIVEAU DEPARTEMENTAL DE LA REGLEMENTATION RELATIVE A LA PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**

En tant que gestionnaire du réseau routier départemental, le Conseil général du Val-de-Marne a une responsabilité particulière sur la réduction du bruit routier.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement recense ainsi l'ensemble des mesures menées par le Département ces dix dernières années.

Le Conseil général s'est également doté de plusieurs outils d'information environnementale relatifs au bruit :

- création en 2003 d'un Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore (ODES), intégré, en 2008, au sein de l'association BruitParif,
- réalisation de la cartographie départementale du bruit liée aux transports et aux activités industrielles,
- acquisition de stations permanentes de mesures de bruit et réalisation de campagnes de mesures et d'enquête sur la gêne des riverains autour d'Orly.

Il convient de noter que ces différents outils ont permis l'élaboration des cartes du bruit à l'échelle de la ville Saint-Maur en 2010. La Ville s'appuie régulièrement sur le site internet [www.cartesbruit94.fr](http://www.cartesbruit94.fr)

En annexe 3 au projet de PPBE départemental, figure un extrait du diagnostic acoustique territorial, réalisé en 2012 par Bruitparif et basé sur la carte du bruit départementale. Ce document modélise les différentes sources de bruit (routier, ferré, aérien, ...) génératrices de nuisances. A l'échelle du département du Val-de-Marne, 16% de la population (200 000 riverains) est surexposée au bruit généré notamment par le trafic routier des routes départementales. Au-delà du patrimoine départemental, les sources de bruit générant des nuisances sont diverses et impliquent de nombreux acteurs.

On peut observer que le Département insiste donc sur le caractère informatif et incitatif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour les travaux et les projets d'aménagement dont le Département n'a pas la maîtrise.

## N° 20

### OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental

#### IV - SUR LES OBJECTIFS ET MESURES DE PREVENTION ET REDUCTION DU BRUIT DANS LE PROJET DE PPBE DU VAL-DE-MARNE

La Ville de Saint-Maur-des-Fossés prend acte que le projet de PPBE départemental fixe cinq objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites. Ces objectifs sont exposés dans la partie 4 (de 4.1 à 4.5).

Ils se traduisent notamment par quatorze mesures prévues dans les cinq années à venir et visant à prévenir ou à réduire le bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites. Ces mesures sont exposées dans la partie 6 (de 6.2 à 6.6).

- Objectif 1 : Protéger les riverains surexposés au bruit dans les zones prioritaires
  - mesure 1 : conjuguer politique de lutte contre la précarité énergétique dans les logements et la protection phonique dans les zones exposées au bruit des véhicules et dans les zones exposées au bruit des avions
  - mesure 2 : poursuivre la résorption des points noirs bruit du ferré
- Objectif 2 : Protéger les occupants des établissements sensibles départementaux
  - mesure 3 : réaliser un diagnostic acoustique des bâtiments surexposés
  - mesure 4 : dresser un diagnostic acoustique dans les cantines scolaires
  - mesure 5 : intégrer l'acoustique dans la programmation des travaux des bâtiments
- Objectif 3 : Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales
  - mesure 6 : poursuite de la politique départementale de mobilité durable
  - mesure 7 : projets d'aménagement routiers favorisant le report modal
  - mesure 8 : améliorer l'impact du programme de travaux de voirie sur le bruit
- Objectif 4 : Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques
  - mesure 9 : mise en oeuvre des projets du Département selon le référentiel relatif aux projets d'aménagement et de construction durable
  - mesure 10 : le suivi des grands projets d'aménagement (ANRU, OIN, CDT, ...)
  - mesure 11 : la poursuite du travail autour du pôle d'Orly
  - mesure 12 : Suivi de la révision des PLU
- Objectif 5 : Développer la connaissance en matière de bruit et informer la population
  - Mesure 13 : participation à BruitParif
  - Mesure 14 : actualisation des cartes du bruit

#### V - SUR LA PRISE EN COMPTE DU TERRITOIRE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES DANS LE PROJET DE PPBE DEPARTEMENTAL

On observe que le territoire de Saint-Maur-des-Fossés est évoqué, notamment, dans les rubriques suivantes du projet de PPBE départemental :

##### Paragraphe 2.3 « Les riverains de routes départementales surexposés au bruit »

Commune	Population totale (recensement de 1999)	Population en dépassement de seuil sur 24 h [Lden > 68dB(A)]	Population en dépassement de seuil la nuit [Ln > 62 dB(A)]
Saint-Maur-des-	73 170	10 440	6 049



**N° 20****OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

Fossés			
--------	--	--	--

**Paragraphe 6.1 « Principe de priorisation des zones »**

## a)-Situation de mono exposition

Nom RD	Longueur en m	Nbre de personnes /Km en dépassement de seuil Lden 68 dB(A)	% de bruit généré par le trafic routier de la RD	Etablissements du CG
Saint-Maur-des-Fossés – Magistral – D86	1819,79	1152,88	88	0
Saint-Maur-des-Fossés – Principal – D118	2704,99	1053,24	82	0

Le PPBE doit inclure les mesures que compte réaliser le Conseil général pour réduire ou prévenir le bruit dans l'environnement, pour les cinq années à venir. Des priorités d'intervention ont été établies sur la base du nombre de personnes exposées dans le cadre d'un dépassement de seuil du bruit routier. Quarante-trois zones prioritaires ont ainsi été identifiées

Concernant le réseau routier de Saint-Maur, il s'agira de :

- la D86 réseau magistral
- la D118 réseau principal

On observe néanmoins qu'il n'est pas précisé le type de travaux qui sera réalisé sur ces différentes portions.

**Annexe 3 « Diagnostic acoustique territorial de mars 2012 (extrait) » :**

Au chapitre III.1 « exposition au bruit sur le territoire ».

Au chapitre III.3 « exposition au bruit des établissements sensibles ».

Au chapitre III.4 « synthèse des résultats ».

Malheureusement pour la compréhension des données, les cartes départementales sont reproduites à très petite échelle.

**Annexe 5 « Principaux travaux de voirie et opérations en faveur du report modal, sous maîtrise d'ouvrage départementale ou associée »**

Le Conseil général a recensé les opérations réalisées sur le réseau routier départemental ces dix dernières années et ayant une incidence positive sur la diminution du bruit.

En ce qui concerne le territoire de la Ville de Saint-Maur, le Conseil général a réalisé un certain nombre de travaux de réfection de tapis (voir tableau ci-dessous) conduisant, de fait, à la diminution des nuisances sonores sur le réseau routier. Pour réduire le bruit à la source, le Département met en place de plus en plus fréquemment, des revêtements de béton bitumeux acoustique à granulométrie fine. Pour les chaussées qui font l'objet d'un trafic important et sont rendues glissantes, il choisit des revêtements à granulométrie supérieure, mais plus rugueuse et de qualité acoustique moindre.

**Bilan des 10 années antérieures à 2014 (extraits Commune de Saint-Maur) :**

**N° 20****OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

Date de réalisation	RD	Nom de la voirie	Montant TTC en euros	Type d'opération*
2002	RD 287	Avenue Gambetta	252 000	Réfection de tapis
2003	RD 287	Avenue Gambetta	180 000	Réfection de tapis
2006	RD 130	Avenue Louis Blanc	150 000	Réfection de tapis
2007 à 2010	RD 123	Avenue Foch	222 000	Réfection de tapis
2007	RD 130	Avenue Louis Blanc	120 000	Réfection de tapis
2010	RD 130	Avenue Louis Blanc	160 000	Réfection de tapis
2010	RD 130	Avenue de l'Alma	100 000	Réfection de tapis
2011	RD 3/ RD 123	Rue de La Varenne / Bd Rabelais	160 000	Réfection de tapis
2011	RD 123	Avenue du Bac	275 000	Réfection de tapis
2013	RD 123	Avenue du Bac	315 000	Réfection de tapis
2013	RD 123	Place du 8 Mai 1845	170 000	Réfection de tapis
2011	RD 123	Avenue Foch	160 000	Réfection de tapis
2012	RD 123	Avenue Foch	250 000	Réfection de tapis
2012	RD 123	Avenue du Bac	210 000	Réfection de tapis

Source : CG 94

\*(transport en commun, requalification de voirie, réfection de tapis, réduction de vitesse de circulation, gestion des feux, protection, ...)

On peut considérer que le territoire de Saint-Maur-des-Fossés est également évoqué lors des remarques du projet de PPBE sur les grands projets d'aménagement d'infrastructures de transports [réseau de métro du Grand Paris Express (ligne 15 Sud), ligne de bus Est-TVM,...]

Dans d'autres parties du projet de PPBE, le territoire saint-maurien n'est pas évoqué :

**Paragraphe 3 « les zones calmes du Val-de-Marne : définition et objectifs de préservation »**

L'un des enjeux principaux du PPBE est l'identification et la préservation de zones calmes. La Ville prend acte que dans le projet de PPBE du Val-de-Marne, ces zones calmes correspondent aux parcs départementaux. Aucun parc départemental n'est présent sur la ville de Saint-Maur.

**Annexe 6 « Travaux d'isolation acoustique réalisés et à venir sur les bâtiments départementaux »**

Pas de collège saint-maurien mentionné, alors que le collège Rabelais serait situé en zone prioritaire puisqu'il est au bord de la D86.

**Annexe 8 « Programme de mesures acoustiques le long des projets routiers »**

Pas de déploiement de stations de mesure du Bruit à Saint-Maur.

**Annexe 9 « Atlas du Bruit le long des routes départementales »**

La « pièce jointe » n'étant pas jointe, il n'est pas possible de rechercher notamment les établissements considérés comme sensibles exposés à un dépassement de seuil.

N° 20

**OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

**VI - SUR LE THEME PARTICULIER DU REPORT MODAL (DEPLACEMENTS PIETONS, TRANSPORTS COLLECTIFS, TRAFIC FLUVIAL OU FERRE) EN RELATION AVEC LE TERRITOIRE DE SAINT-MAUR-DES-FOSSES**

Le Conseil général rappelle, dans son projet de PPBE, qu'un engagement fort de l'Etat constitue un élément incontournable en matière de réduction des impacts liés au bruit. Ainsi, pour le Département, l'objectif de réduction du trafic routier passe par le report modal des passagers et des marchandises vers les transports collectifs ainsi que le trafic fluvial ou ferré. Les déplacements piétons doivent être favorisés, notamment par la qualité de traitement des espaces publics.

**Sur le report en mode fluvial**

La Ville rappelle que le Port de Bonneuil-sur-Marne engendre de nombreux déplacements routiers insuffisamment comptabilisés et générateurs de bruits aux abords directs du port ainsi que pour les communes avoisinantes.

Les activités industrielles liées à cette zone sont également génératrices de nuisances sonores. Il est, par ailleurs, plusieurs fois mentionné dans le projet de PPBE que la cartographie du bruit multi exposition inclut le fleuve, mais aucun élément précis n'est présenté dans le document soumis à consultation.

**Sur le report en mode ferré**

Concernant le bruit ferroviaire, la Ville de Saint-Maur rappelle que dans le cadre de l'élaboration de son propre PPBE, elle est toujours en attente du PPBE seconde échéance qui traitera des voies gérées par Réseau Ferré de France et plus particulièrement des voies accueillant les trains de marchandises, notamment les convois nocturnes de transport de marchandise générateurs de nombreuses nuisances (environnement de la gare de Champignol, quartier de La Varenne face aux coteaux de Chennevières).

La Ville réinsiste sur l'importance du PPBE seconde échéance à réaliser par RFF, afin que des solutions soient proposées pour la résorption des nuisances sonores actuelles et à venir.

De la même manière, une attention particulière doit être apportée au projet d'Autoroute ferroviaire Atlantique pour future identification et résorption des points noirs bruit ferrés (PNB) générés par ce projet (soumis à enquête publique entre mai et juillet 2014). La Ville de Saint-Maur a émis le 30 juin 2014 un avis défavorable au projet dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique.

**Sur le report vers les modes de transports collectifs et notamment le projet de ligne de bus Est-TVM**

Le projet de PPBE du Val-de-Marne (dans son annexe 5 notamment) intègre cet aménagement à venir.

Le projet de ligne de bus Est-TVM a été déclaré d'utilité publique par arrêté interpréfectoral du 21 juillet 2014. La Ville de Saint-Maur-des-Fossés a émis un avis défavorable dans le cadre de l'enquête publique et considère que ce projet, notamment au vu du tracé retenu, demeure inacceptable en l'état (aucune étude actualisée d'un itinéraire alternatif, manque de pertinence et déconnexion vis-à-vis des projets de transports en cours sur le département, diminution globale du niveau de service de bus à Saint-Maur induite par le projet Est-TVM, manque de certitudes quant à la sécurisation des abords des groupes scolaires localisés le long du tracé du futur Est-TVM).

La ville a déposé un recours gracieux le 22 septembre 2014 demandant l'annulation de l'arrêté interpréfectoral de DUP susvisé.

En effet, au vu de sa présentation dans le dossier d'enquête publique (septembre 2013), le projet de ligne de bus Est-TVM induira une augmentation non négligeable du trafic bus sur



## N° 20

### **OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

les axes suivants : Avenue de la Libération (RD3B), Rue de La Varenne (RD3), Rue du Pont de Créteil (RD86). La rue du Pont de Créteil (RD86) pose particulièrement question, au vu notamment de la cohabitation future envisagée entre le TVM et l'Est-TVM sur le site propre existant.

La Ville de Saint-Maur s'interroge quant à la prise en compte dans le projet de PPBE du fonctionnement futur de ces axes : trafic et congestion à terme, nuisances sonores générées, dangerosité.

### **Sur le report vers les modes de transports collectifs et notamment le projet de métro du Grand Paris Express (ligne 15 Sud)**

Le projet de PPBE du Val-de-Marne évoque notamment la sensibilisation des aménageurs et les phases chantier.

Concernant le projet de métro du Grand Paris Express (ligne 15 Sud), la Ville de Saint-Maur rappelle les points suivants :

Le creusement et la construction des futures gares impliqueront une évacuation très importante de déblais notamment par voie routière, induisant un trafic poids lourds en très forte augmentation dans ces secteurs : jusqu'à 360 camions/semaine pour la seule gare d'interconnexion de Saint-Maur Créteil, en fonction du scénario de gare retenu. Ces poids lourds emprunteront notamment la RD86 (rue du Pont de Créteil), qui est aujourd'hui déjà un axe de grande circulation.

La Ville souligne l'importance des nuisances nouvellement générées par cette augmentation de trafic, non seulement en termes de bruit et de poussières, mais aussi et surtout en termes de sécurité. La rue du Pont de Créteil est en effet un axe majeur du territoire de Saint-Maur de par sa localisation, sa circulation mais aussi par la proximité de nombreux groupes scolaires, dans un contexte de franchissements aujourd'hui difficile.

La Ville s'interroge sur le fonctionnement projeté de cet axe au vu de ce contexte et de l'arrivée à horizon 2017 de la ligne de bus Est-TVM sur le site propre du TVM déjà existant (augmentation globale des fréquences de passage sur cet axe). Il est rappelé que la durée des travaux pour la gare de Saint-Maur Créteil est estimée à 5 ans environ, à compter du deuxième semestre 2015.

Durant les travaux liés à la construction de la future gare d'interconnexion de Saint-Maur Créteil, le marché forain – qui prend place sur le parvis les mardis et vendredis matins – devra être déplacé. Son emplacement – projeté – pourrait se situer le long de la rue du Pont de Créteil (RD86) côté Ouest, sur les stationnements situés entre les rues Chevreul et Traversière. Cet emplacement impliquera l'immobilisation de la première voie sur ce tronçon, les jours de marché.

Cette future disposition – pour une durée de 5 ans environ – risque fortement de perturber le trafic les jours de marché, sur une voie déjà très passante. Elle aura un impact en matière de bruit lié à une congestion en hausse (diminution du nombre de voies), mais aussi et surtout en matière de sécurité future des forains et des déplacements piétons. Les impacts "bruit routier" et "sécurité routière" de cette phase travaux sont à étudier en termes d'aménagements de voirie départementale.

## **VII - SUR LES PROBLEMATIQUES DE CIRCULATION DANS LEUR ENSEMBLE**

La plupart des routes départementales sont limitées à 50 km/h.



**N° 20**

**OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

La Ville de Saint-Maur souhaite la poursuite de la politique de réduction de la vitesse pour les véhicules légers, les deux-roues motorisés et les poids lourds sur les voies départementales. La réduction de la vitesse va de pair avec la réduction des nuisances sonores générées par la route. En ce sens, le travail collaboratif entre le CG94 et la Ville de Saint-Maur doit continuer.

**Sur** proposition de Monsieur le Maire,

**Après examen et délibéré :**

**Confirme** l'intérêt de la démarche d'élaboration d'un PPBE en Val de Marne ;

**Regrette** que le calendrier n'ait pas favorisé la prise de connaissance et le partage des informations par la Ville et la population ;

**Regrette** l'organisation générale du document qui ne permet ni de détailler ni de justifier les opérations proposées par le Conseil général ;

**Demande à** ce que le Conseil général apporte un soutien financier à l'isolation phonique des bâtiments situés le long des voies départementales identifiées (CD 86 et CD 118) ;

**Demande à** ce que le collège Rabelais fasse l'objet d'un diagnostic acoustique ;

**Rappelle** que la Ville est toujours en attente du PPBE deuxième échéance de l'Etat, en cours d'élaboration, et demande que le Conseil général la soutienne en ce sens pour l'obtenir ;

**Emet**, par conséquent, un avis défavorable au projet, car en l'état, il ne permet pas de garantir aux Saint-Mauriens une absence de dégradation de leur qualité de vie ;

**Demande** au Conseil général de surseoir à tout projet de transport collectif à l'instar du TVM qui ne garantit pas à Saint-Maur un transport adapté sûr et conforme au cadre de vie et à la sécurité.

Dit que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne.

Fait et délibéré en séance le 25 septembre 2014, les membres présents ayant signé la liste d'émargement.

*Certification exécutoire*

Certifié Exécutoire par le Maire  
Compte tenu de la réception en Préfecture  
le 10 OCT. 2014  
et de l'affichage le 10 OCT. 2014  
Le Directeur Général Adjoint des Services

V. BILLARD

LE DÉPUTÉ-MAIRE,

  
Sylvain BERRIOS

**N° 20**

**OBJET : Avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental**

La présente délibération peut faire l'objet:

- d'un recours pour excès de pouvoir devant le tribunal administratif de MELUN, 43, rue du Général de Gaulle Case postale n° 8630 - 77008 Melun Cedex - Téléphone : 01 60 56 66 30 - Télécopie : 01 60 56 66 10, dans un délai maximal de deux mois, à compter de la notification de la présente, conformément aux articles R.421-1 et R421-2 du Code de justice administrative ;
- d'un recours gracieux formulé auprès de Monsieur le Maire – Hôtel de Ville – Place Charles de Gaulle – 94107 Saint-Maur-des-Fossés cedex. Un tel recours gracieux emporte des effets de droits et la suspension du délai de recours contentieux dans des conditions conformes aux règles de la procédure contentieuse administrative.

## TR: Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

Picot, Franck

Date d'envoi : vendredi 29 août 2014 16:17

À : avis.ppbe

---

-----Message d'origine-----

De : eric.favarel@aviation-civile.gouv.fr [<mailto:eric.favarel@aviation-civile.gouv.fr>]

Envoyé : mardi 19 août 2014 15:24

À : Picot, Franck

Objet : Re: Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

Bonjour Monsieur,

Après lecture du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement j'ai pu relever que le PPBE de l'aérodrome d'Orly n'était pas nommé. Autrement, je n'ai pas de remarque particulière à faire.

Bien cordialement

Eric FAVAREL

Chef de la Subdivision Développement Durable DGAC / DSAC-N

01 69 57 77 41

Le 03/07/2014 13:56, Picot, Franck a écrit :

> [http://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/informations/enquete-pu-](http://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/informations/enquete-publique-sur-le-plan-de-prevention-du-bruit-dans)

> blique-sur-le-plan-de-prevention-du-bruit-dans

>

> bonjour,

>

> je vous invite à télécharger les 2 documents : rapport et ses annexes

>

> cordialement

>

>

> Franck PICOT

> Chargé de Projets

> Direction du Développement Durable

> Téléphone : 01 56 72 89 45

>

>

> Conseil général du Val-de-Marne

> Hôtel du Département

> 94054 Créteil cedex

>

> Franck.Picot@valdemarne.fr

>

>

>

>

> -----Message d'origine-----

> De : eric.favarel@aviation-civile.gouv.fr

> [<mailto:eric.favarel@aviation-civile.gouv.fr>]

> Envoyé : mercredi 2 juillet 2014 11:34 À : Picot, Franck

> Objet : Projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement

>

> Bonjour Monsieur,

>

> Afin de vous transmettre un avis sur le projet de PPBE, est-il possible d'obtenir celui-ci car je ne suis en possession que d'un mail concernant votre demande.

>

> Bien cordialement

>

> --

> Eric FAVAREL

> Chef de la Subdivision Développement Durable DGAC / DSAC-N

> 01 69 57 77 41

>

>

> Le nouveau site internet du Département.

> <A HREF="http://www.valdemarne.fr">http://www.valdemarne.fr</A>

>

>

## Tableau de bord de votre requête

**Nom :** PPBE  
**Prénom :** Ppbe  
**Adresse :** AVENUE DU GENERAL DE GAULLE  
**Code Postal :** 94000  
**Ville :** CRETEIL  
**Email :** avis.ppbe@cg94.fr  
**Tel :**  
**Mobile :**

Sujet :

Plan de Prévention du Br

## Historique des changements de statut de votre requête

Etat	Date	Agent en charge du dossier
Non lu	19/8/2014	-
lu	20/8/2014	Mairie Ablon-sur-Seine
Traité	20/8/2014	Mairie Ablon-sur-Seine

Aucune réponse formulée.



Pièce jointe





## Remarques sur le plan de prévention du bruit dans le Val de Marne

Evelyne Kusberg [ed.kusberg@gmail.com]

Date d'envoi : mercredi 20 août 2014 10:45

À : avis.ppbe

---

Habitants Joinville le Pont dans le quartier de polangis, nous avons été désagréablement surpris que le projet traite des voies départementales, de l'autoroute A6b mais semble oublier une fois de plus l'autoroute A4 au niveau de Joinville où la pollution sonore est particulièrement forte en plus de celle du RER A.

Les communes limitrophes telles que Maison Alfort et Champigny ont été traitées ces dernières années avec des écrans anti-bruit, la traversée de Joinville reste oubliée!

Evelyne et Denis Kusberg  
43 quai de Béthune  
94340 Joinville Le Pont



Joinville-le-Pont, le 13 août 2014

Services Techniques – Urbanisme & Aménagement

EL/LF

Dossier suivi par : Edouard Lévêque

☎ : 01.49.76.60.28

N/REF. :

V/REF. :

Objet : Avis de la Commune de Joinville-le-Pont sur le PPBE  
du CG94 en consultation du 16 juin au 18 août 2014

**Département du Val-de-Marne  
Conseil Général 94  
Pôle Architecture et Environnement  
Direction du Développement  
Durable  
Hôtel du Département  
94054 CRETEIL CEDEX**

**Envoi par courriel conformément aux modalités de la concertation à [avis.ppbe@cg94.fr](mailto:avis.ppbe@cg94.fr)**

Monsieur le Président,

notre commune a pris connaissance du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental mis à disposition des Val-de-Marnais.

Je profite de cette occasion pour vous remercier, ainsi que le Conseil Général, pour l'élaboration de ce PPBE au niveau départemental, démarche à laquelle nous adhérons totalement. En effet, notre PPBE, en cours d'élaboration, sera également mis à disposition du public du 22 septembre au 24 novembre 2014, en Mairie et sur notre site internet.

Nous tenions à vous rappeler à cette occasion notre position concernant l'axe départemental majeur que constitue l' Avenue du Général Galliéni (tronçon de la RD4) pour notre Commune, notamment dans sa dimension acoustique, et vous faire part de notre étonnement sur le fait qu'aucunes opérations ou travaux ne soient planifiés sur cette voie dans les 5 prochaines années dans votre projet de PPBE (cf notamment en annexe n°5 de votre PPBE), qui est pourtant considérée par le Conseil Général comme une zone prioritaire (« Joinville – Magistral – D4 »).

Le traitement de cette Avenue représente pour notre Ville une véritable priorité car cette voie accueille un flux important de véhicules et c'est un itinéraire bis de l' autoroute A4 et A86 considérées dans cette zone comme le plus important bouchon autoroutier d'Europe. C'est également le réceptacle des flux de l'Est du Département permettant de rejoindre l'A4.

En terme d'aménagement de cette voie, nous souhaitons que soient privilégiées des solutions sécurisant davantage les piétons et les traversées de quartier à quartier, et préservant le stationnement et la vie des commerces ou des marchés.

Nous soutenons également pour l'Avenue Galliéni l'objectif d'une desserte de transport en commun efficace et plus silencieuse, mais sans site propre car la largeur de la voirie ne le permet pas.

Nos services techniques sont à votre disposition afin de pouvoir collaborer avec les vôtres et permettre à court terme la mise en place de mesures d'amélioration concernant l'Avenue Galliéni, et plus largement l'ensemble du réseau départemental traversant notre Commune, en particulier en terme de nuisances sonores.

Vous souhaitant bonne réception de la présente, et espérant la prise en compte de nos remarques dans votre PPBE, dans l'intérêt des Joinvillais et de tous ceux traversant notre territoire, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

**Mourad BENABDALLAH**  
**Directeur des Services Techniques**  
**Commune de Joinville-le-Pont**

## Avis de Joinville-Ecologie sur le PPBE

JoinvillePourTous [joinvillepourtous@orange.fr]

Date d'envoi : lundi 25 août 2014 15:21

À : avis.ppbe

Importance : Haute

---

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement : Un coup pour rien !

**Notre association Joinville-Ecologie, fondée en 1988, rassemble les écologistes de Joinville-le-Pont**, indépendamment de leurs orientations politiques. Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'attention du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du réseau routier départemental, adopté à l'unanimité par le Conseil Général, le 29 mai 2014. Dans le cadre de l'Enquête Publique en cours, nous tenons à faire part des observations suivantes.

**Nous regrettons tout d'abord la faible publicité donnée à cette Enquête Publique**, alors que le bruit excessif constitue la principale nuisance environnementale perçue par les habitants, et entraîne des conséquences très néfastes pour la santé. **Nous regrettons aussi l'absence de garantie** quant à la prise en compte effective de nos observations et de celles des citoyens qui s'exprimeront, puisque cette enquête publique n'est pas supervisée par un commissaire-enquêteur ou une commission d'enquête, et s'apparente en fait à une simple concertation. Ce point n'est pas du tout clair dans l'esprit des simples citoyens, or la démocratie n'a rien à gagner à la confusion des termes.

**Les Joinvillais ont particulièrement intérêt à s'exprimer** : en effet, nous sommes, bien plus massivement que les habitants de la plupart des autres communes, concernés par le bruit excessif. D'après le projet officiel (le diagnostic acoustique datant de mars 2012), sur les 1 229 645 habitants du Val-de-Marne, **16%** subissent en 24 heures une exposition au bruit dépassant la limite réglementaire (fort élevée !) fixée pour le trafic routier ( $L_{den} > 68 \text{ dB(A)}$ ), et de nuit ils sont encore **9%** à dépasser la norme ( $L_n > 62 \text{ dB(A)}$ ). Mais à Joinville-le-Pont, sur 17 392 habitants, les riverains surexposés au bruit sur toute une journée atteignent près de **28,7%** du total, et pendant la nuit, ils sont encore **13,8%** ! Nous observons que le Département se reconnaît responsable de 43 axes à traiter prioritairement, dont 4 axes dans notre commune : la RD4 (avenue Gallieni), la RD86 (boulevard du Maréchal Leclerc, Paris-Jaurès et Brossolette-Chapsal), la RD23 (boulevard de

l'Europe), et subsidiairement la RD214 (rue Henri Barbusse).

**Hélas le diagnostic est clair, les objectifs fixés sont ambitieux, mais les moyens sont dérisoires.** Le fossé entre les 5 objectifs adoptés et les 14 mesures affichées dans le PPBE est absolument rédhibitoire. Aucun budget spécifique n'est annoncé (sauf de façon hypothétique) ! Il se trouve qu'en ce moment même à Joinville-le-Pont, des travaux sont en cours sur l'axe Brossolette-Chapsal (partie de la RD86) : rien n'indique que ces travaux soient effectués en réelle cohérence avec le PPBE et nul ne sait si les nouveaux revêtements seront acoustiquement absorbants !

**Nous regrettons vivement que notre Municipalité actuelle ne se soit pas saisie de cette question.** Traditionnellement, à Joinville-le-Pont, la lutte contre les nuisances des autoroutes A4-A86 est affichée au premier plan. Pourtant, concrètement, bien plus de Joinvillais sont exposés aux nuisances sonores de la voirie départementale, qu'à celles de l'autoroute !

**Ainsi notre association salue la qualité du diagnostic acoustique (déjà ancien) mais constate la grande indigence du prétendu « Plan de Prévention ».**

Michel LAVAL, Secrétaire général

22 Bis Quai du Barrage

94340 Joinville-le-Pont

## Nuisances sonores à Joinville

France Dominique ROUX [francedo.plume@neuf.fr]

Date d'envoi : lundi 25 août 2014 16:38

À : avis.ppbe

---

Bonjour,

Je ne vais pas m'étendre sur les nuisances plus qu'évidentes subies à Joinville quand on habite le secteur de la gare : 2 nationales très bruyantes, une gare, des arrêts autobus, des groupes de personnes peu discrètes le soir, des attroupements de bandes, des « musiciens » non mélomanes, des skateurs .... Et tout ceci augmenté par la construction pharaonique d'un immeuble de bureaux ( BRED)ou devrais je dire une barre de 300 m de long sur 35 m de haut, qui cache la vue du bois, à une grande partie des Joinvillais mais également qui renvoie le son en écho !!! De plus cette vue immonde est un grave préjudice en matière de santé publique, les gens ne pensant qu'à déménager ne supportant pas cette masse qui fait office de mur , nous privant de lumière, du soleil et dont l'impact est intolérable sur le moral.

Je suis au regret d'affirmer qu'il est devenu très difficile de se sentir bien ici, de ne jamais avoir de moments calmes, et de ne plus voir la beauté du Bois de Vincennes avec ses changements de couleurs au rythme de l'année. Et travaillant en plus chez moi, le problème est présent jour et nuit. En espérant que cela puisse avoir un impact sur de futures améliorations de la qualité de vie plus qu'atteinte.

Cordialement

Mme Roux



Ce courrier électronique ne contient aucun virus ou logiciel malveillant parce que la protection [Antivirus avast!](#) est active.





## Nuisances à Joinville-le-Pont

l.dasilva@cegetel.net [l.dasilva@cegetel.net]

Date d'envoi : jeudi 28 août 2014 13:00

À : avis.ppbe

---

Bonjour,

Tout d'abord, merci beaucoup pour l'occasion qui m'est donnée de m'exprimer sur ce sujet qui nous préoccupe et nous accable par fois.

J'habite au 1 avenue Jean Jaurès, 94340 Joinville-le-Pont, depuis plus de 25 ans.

Au niveau de la diminution du bruit rien n'a été fait qui mérite d'être relevé. Seul le goudron employé dans les axes routiers et moins bruyant que celui qui était avant. Mais comme le nombre de voitures a augmenté nous voilà avec plus de bruit.

Le bruit a été augmenté aussi par la construction d'un immeuble entre le RER et le Bois de Vincennes. Ce "paquebot hideux et démesuré" nous cache la vue du Bois de Vincennes et renvoie le bruit du RER.

Très longtemps nous avons rêvé à une couverture partielle de la N4 au niveau de la gare et de tous ces ponts qui ne sont que des générateurs de bruit, d'échos incessants surtout quand des motos pétaradent dans la nuit...

En ce qui me concerne je considère que mon cadre de vie à Joinville-le-Pont s'est dégradé, que la municipalité n'a pas œuvré dans l'intérêt des administrés en général mais dans celui de groupes plus au moins investis dans les bénéfices pécuniaires, que l'immeuble construit entre le RER et le Bois de Vincennes n'a fait qu'augmenter les nuisances et que la solution pour diminuer le bruit ne passe que par l'aménagement intelligent de l'axe routier près de cette gare qui pourrait elle aussi être couverte à l'instar de ce qui s'est fait à Vincennes, à Fontenay ou à Nogent...

Je reste attentif à cette enquête et à ce qui en découlera.

Bonne fin de journée,

L. DA SILVA

Solidarité en ligne : [cliquez ici pour soutenir l'association Action contre la Faim](#)

-- Envoyé via mailforgood



## Joinville le Pont

BERTRAND [a.l.bertrand@free.fr]

Date d'envoi : lundi 1 septembre 2014 13:15

À : avis.ppbe

---

Depuis plus de vingt ans les joinvillais se battent pour obtenir un aménagement de l'autoroute A4 sans succès . Bien sur nous sommes une petite commune sans pouvoir puisque toutes les communes avoisinantes ont obtenu des murs anti bruit et ce malgré un projet il y a quelques années. Dans votre enquête Joinville le Pont apparait pour être une des communes les plus impactées A4 ,D86 , D 214 , touchant 5000 habitants de jour et 2400 de nuit sur 17000 soit un des pourcentages les plus important ,de plus il n'apparait pas les nuisances dues au RER A .

Souhaitons pour une fois que notre « petite commune » sera entendue et que les nuisances ci-dessus seront réduites .

L .BERTRAND



## **ENQUETE PUBLIQUE SUR LE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT**

Du 16 juin au 15 septembre

### **Préface**

Quels sont les routes départementales concernées par le Bruit à Chennevières sur marne ?

#### **Route :**

D29  
Rue de Champigny  
Rue du Pont  
Rue du Général de Gaulle  
Rue des fusillées de Chateaubriand  
D 33  
Rue A. Briand  
RD4  
RD29  
Route de Plessis  
D 3

Le souci est permanent pour offrir aux canavérois la meilleure qualité de vie.

En ce qui concerne le bruit et pour s'efforcer de l'améliorer, **pour la route :**

**Rue de Champigny**, le conseil général a déjà fait des propositions lors d'une présentation au théâtre de Chennevières, pour réduire la vitesse et les flux de circulation qui sont à 6000 véhicules par jour sur cette voie. Les aménagements sont en cours de réalisation. Il devrait permettre une réduction du bruit.

**Rue du Pont et Rue du Général de Gaulle, Rue des fusillées de Châteaubriant** servent pour l'instant de voie de transit faute de transport en commun performant. La « rue du Pont » est inadaptée à une urbanisation des coteaux et de la rue de la gare. Nous attendons **dans l'urgence le TCSP Altival, le TCSP RD4** et l'amélioration de la ligne 8 du SITUS pour avoir une réelle alternative à la route afin de trouver un équilibre nécessaire des modes de déplacements.

C'est pourquoi, pour ne pas accentuer les circulations routières inadaptées aux voies des coteaux faisant partie d'une zone classée, la **mairie de Chennevières a décidé entre autres au conseil municipal du 27 aout de réviser son Plan Local d'Urbanisme.**

**Rue A.Briand**, il conviendra de s'assurer de la limitation des camions et de faire

respecter les panneaux de signalisation. L'usage de cette rue doit être réservé aux habitants et ses visiteurs pour obtenir une réduction du bruit.

**RD4** a vocation de boulevard urbain. Cette voie routière devrait être aménagée pour recevoir le TCSP, les véhicules et camions. Pour pallier au bruit généré, il me semble raisonnable de réfléchir à un aménagement global avec des contre-allées arborées pour cheminement et piste cyclable. Ce sont des propositions à soumettre, en tenant compte de l'avis des canavérois dans le cadre de la révision du Plan local d'urbanisme.

**Route de Plessis** est une voie routière où les habitations sont dans des espaces aérés. Les habitants ne doivent pas souffrir du bruit routier, si la signalisation est respectée.

**La D33** dessert les centres commerciaux de Pince - Vent et les villes du Plessis-Trevisse et de la Queue-en-Brie. Les habitations sont situées assez loin. Le Bruit ne doit pas être significatif si la signalisation est respectée

## **REFERENCES MUNICIPALES DE LA VILLE DE CHENNEVIERES POUR PALLIER AU BRUIT DU RESEAU ROUTIER ACTUEL et AVENIR.**

### **Conseil municipal du 09 juillet 2014**

**Point n° 16 Contrat de Développement Territorial des boucles de la Marne -  
Avis du conseil municipal**

### **Conseil municipal du 27 août 2014**

**Point n° 2 Prescription de la Révision du PLAN LOCAL D'URBANISME (Extraits)**

Le conseil municipal a à cœur de :

- Prendre en compte l'avis des Canavérois avant toute décision concernant le CDT ;
- Empêcher toute construction de logements supplémentaires avant l'arrivée des transports en commun (TCSP Altival)
- Encourager le développement d'un urbanisme raisonné afin de laisser une place suffisante aux équipements publics dont la ville a besoin ;
- Refuser le projet de boulevard urbain associé à la construction future du Transport en Commun en Site Propre ALTIVAL ;
- Préserver le cadre de vie, le patrimoine et l'environnement

## projet de PPBE du Conseil Général du Val-de-Marne

Picot, Franck

**Date d'envoi** : mardi 9 septembre 2014 14:45

**À** : avis.ppbe

---

**De** : REGAIRAZ Jean Philippe [mailto:jean-philippe.regairaz@rff.fr]

**Envoyé** : mardi 9 septembre 2014 13:47

**À** : Picot, Franck

**Objet** : RE: projet de PPBE du Conseil Général du Val-de-Marne

Bonjour,

J'ai relu le projet de PPBE du réseau routier départemental. Ce document n'appelle pas de remarques de la part de RFF.

Cordialement

Jean-Philippe REGAIRAZ  
Expert acousticien  
01 53 94 38 81 – jean-philippe.regairaz@rff.fr

Service Environnement et Développement Durable

  
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
Direction régionale Ile-de-France  
174 avenue de France - 75013 paris





**CONSULTATION PUBLIQUE SUR LE PROJET DE PPBE du Val-de-Marne  
2ème échéance du 15 juin au 15 septembre 2014**

**CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION DES CASTORS DU JARDIN PARISIEN  
- L'HAY LES ROSES -**

Depuis 17 ans, les riverains du secteur du Jardin parisien à l'Haÿ les Roses avec l'**Association des Castors du jardin parisien** (350 adhérents) alertent régulièrement, à tous les niveaux, sur la situation de l'Haÿ les Roses et ses 14 voies des autoroutes A6/B6, génératrices de pollutions phoniques et chimiques insupportables, toujours d'un niveau supérieur à toutes les normes en vigueur (plus de 123 000 véhicules/jour). L'association participe activement à toutes les consultations publiques qui concernent la vie quotidienne des l'haÿssiens (secteurs Est de l'autoroute).

- 1- Nous saluons la poursuite de la concertation (engagée à l'automne 2012) liée à la mise en œuvre d'un PPBE 94, en cohérence avec celui de l'Etat ainsi que des Plan de Déplacement Urbain Ile de France, Plan Local de Déplacement de la CAVB, PPBE CAVB et PADD des villes concernées.  
Il est important de rappeler l'engagement ancien du département dans la lutte contre le bruit avec la création dès 2003 de l'ODES avec qui notre association a souvent dialogué.
- 2- Nous remercions du prolongement de la consultation publique initialement prévue jusqu'au 15 août. Un courrier de notre association du 30 mai dernier le réclamait, afin de permettre une plus large participation des citoyens (avec informations voire réunions locales...).
- 3- En décembre 2012, notre contribution à la 1ère consultation publique portait sur l'étude de validation des modélisations acoustiques, notamment sur le secteur du Jardin parisien. La modélisation avait déjà été validée par des relevés officiels précis qui ont été réalisés ici à plusieurs reprises par différents cabinets d'acousticiens. Ces relevés montrent tous des niveaux sonores au-dessus des normes en vigueur. Nous n'avons pas trouvé une remise à jour de ces données.  
Il nous semble indispensable de prendre l'Indice agrégé comme unique paramètre de détermination des zones à enjeux avec prise en compte des secteurs pavillonnaires impactés par les nuisances sonores des infrastructures routières.
- 4- Nous saluons l'engagement du Conseil général pour inscrire dans son PPBE le renforcement de son action de prévention du bruit sur tous les projets et la préservation des zones calmes.
- 5- Il nous semble fondamental d'intégrer dans le PPBE 94 les nuisances des lignes d'hélicoptères notamment celle qui passe au-dessus de notre secteur, souvent en limite réglementaire basse, voire hors du trajet réglementé. Ces nuisances quotidiennes s'ajoutent aux nuisances du réseau autoroutier.
- 6- Même si un des objets principaux du PPBE concerne les infrastructures routières du département, il nous semble fondamental qu'il prenne en compte les nuisances liées à d'autres réseaux. Nous pensons bien sûr au réseaux autoroutiers, particulièrement à L'Haÿ-les-Roses, celui de l'A6/B6. Ce sont bien des val de marnais qui sont quotidiennement impactés.  
Depuis 17 ans, les riverains du secteur du Jardin parisien à l'Haÿ-les-Roses avec l'Association des Castors du jardin parisien (350 adhérents) alertent régulièrement, à tous les niveaux, sur la situation de l'Haÿ-les-Roses et ses 14 voies des autoroutes A6/B6, génératrices de pollutions phoniques et chimiques insupportables, toujours d'un niveau supérieur à toutes les normes en vigueur (plus de 123 000 véhicules/jour). Le mur en béton actuel ne fait que renvoyer les bruits autoroutiers dans toutes les directions sur l'Haÿ-les-Roses et ne protège que les rez-de chaussée. Il faut réaliser ici en urgence, comme cela se fait partout ailleurs sur le réseau A6, l'implantation de protections phoniques à la source

réellement efficaces qui permettraient de protéger directement près de 10 000 riverains. La solution ponctuelle du double vitrage pour quelques uns ne résout rien, elle oblige juste à laisser fermer les fenêtres en permanence, y compris l'été.

Nous proposons :

-A court terme

Abaissement immédiat et pérenne de la vitesse autorisée sur les tronçons autoroutiers A6/B6. Contournement permanent de l'agglomération parisienne pour les poids lourds en transit pour ces mêmes tronçons.

-A Moyen terme

Implantation, à l'Haÿ les Roses et Chevilly-Larue, de protections phoniques efficaces par une couverture légère du réseau autoroutier A6/B6. Cette couverture pourrait être associée à une végétalisation dépolluante des parois pour absorber une partie des polluants BPX (benzène, toluène, étylbenzène, xylène), les monoxydes d'azote, le dioxyde d'azote et les particules fines (Cf. Projets Lyon 1, CNRS, Ecole des Mines, INRA). Selon les concepteurs, le taux de réduction des polluants pourrait varier de 70 à 100 %, grâce à la bio-filtration végétalisée et à la phytoremédiation de l'air. Nous demandons que notre tronçons soit site pilote.

\*Pour mémoire en 2009, le trafic ici était de 178 989 795 voitures\*km/an et 19 887 755 poids lourds\*km/an, qui génère des rejets annuels de 82 000 Teq CO<sub>2</sub>, soit 45% du bilan énergétique l'Haÿssien ! Les rejets de polluants sont tous, en permanence, au-dessus de toutes les normes en vigueur : Dioxyde d'azote NO<sub>2</sub> > 64 µg/m<sup>3</sup> (limite 40) ; Poussières PM 10 : > 39 µg/m<sup>3</sup> (limite = 30) ; Poussières PM 2,5 : > 25 µg/m<sup>3</sup> (limite = 15) ; Benzène : > 5 µg/m<sup>3</sup> (limite = 5) ! (*Sources Airparif 2011*).

Il faut également signaler le passage fréquent d'hélicoptères au-dessus du secteur qui ajoute aux bruits et à la pollution. L'utilité de ces passages reste à démontrer.

- 7- Nous insistons également sur l'urgence des moyens à mettre en œuvre pour faire respecter la réglementation actuelle sur le bruit (cf. rodéos dominicains récurrents). De même, nous soutenons les actions concrètes pour une circulation routière en ville apaisée et sécurisée. Il faut accélérer l'implantation de pistes cyclables, non interrompues et entretenues, avec maillage efficace vers les points d'accès aux transports en commun. Développer le nombre de places sécurisées de parking public pour les vélos. Installer dès que possible « les tourne à droite » pour les cyclistes. Améliorer l'inter-modalité entre le vélo et les transports collectifs (gares proches). Renforcer l'éducation à la citoyenneté, à la sécurité routière, à l'usage du vélo en ville. Prioriser la mise en place des PDES (Plan de Déplacements pour les Etablissements Scolaires).
- 8- Nous notons positivement et insistons sur la nécessité d'anticiper les futures nuisances sonores liées à la mise en œuvre de la ligne 14 du métro SGP vers Orly (chantier qui devrait s'étaler entre 2015 et 2024). Ces nuisances viendront s'ajouter à celles actuelles du réseau autoroutier. Notre secteur sera particulièrement impacté avec l'implantation du tunnelier à quelques dizaines de mètres de la cité des Castors du jardin parisien et l'implantation de la gare à une centaine de mètres !

A L'Haÿ les Roses, le 05 septembre 2014

**Le Maire,  
Conseiller  
général**

Affaire suivie par :

P. Bollinger

Tél. : 01 45 13 88 09

Mail : patricia.bollinger@bonneuil94.fr

Réf. : 1456 CG94 Avis Maire PPBE

Objet : Avis PPBE

Monsieur le Président  
du Conseil Général du Val-de-Marne  
Direction du Développement Durable  
Secteur Politiques environnementales  
A l'attention de Franck Picot  
Hôtel du Département  
94 054 CRETEIL cedex

Bonneuil-sur-Marne, le 11 septembre 2014

Monsieur le Président, *Cher Christian,*

Je vous remercie de m'avoir transmis le projet départemental de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

J'émetts un avis favorable à ce projet, et en partage totalement les objectifs, en termes notamment de préservation de la santé et du cadre de vie des populations val-de-marnaises.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le Maire,  
Conseiller Général,



*[Signature]*  
Patrick DOUET







# ville de vitry sur seine

**DIRECTION VOIRIE ENVIRONNEMENT**  
**DIRECTION ADJOINTE ENVIRONNEMENT – PROPRETE URBAINE**

adresse :  
**monsieur le maire**  
**hôtel de ville de Vitry sur Seine**  
**94407 vitry-sur-seine cedex**

CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE  
Direction du développement durable  
21 Avenue du Général de Gaulle  
94000 CRETEIL

pour joindre directement votre correspondant  
**Service Environnement**

affaire suivie par BOURJAT  
téléphone : 01 46 82 84 73  
télécopie : 01 57 67 08 16  
Références à rappeler dans tous les cas  
2014 – PC/VIB/AR - 09.09.

A l'attention de Monsieur PICOT

VITRY-SUR-SEINE, le 11 SEP. 2014

**Objet : Consultation publique sur le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) élaboré par le Conseil Général du Val-de-Marne**

Monsieur le Président,

En application de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, vous avez élaboré votre projet de PPBE (plan de prévention du bruit dans l'environnement) pour les infrastructures dont vous avez la gestion.

Ce document fait aujourd'hui l'objet d'une consultation du public.

Dans ce cadre, je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, quelques remarques et interrogations concernant votre programme d'actions.

Tout d'abord, je tiens à souligner l'intérêt que porte la ville de Vitry au travail expérimental qui doit être mené sur la RD5, visant à conjuguer travaux de rénovation thermique et d'amélioration acoustique. Les services techniques de la ville ont apporté des informations dans le cadre du diagnostic acoustique qui a été réalisé le long de la RD5 ; je vous invite à les associer aux démarches préalables à la mise en œuvre de ce projet, le long de cet axe qui accueille la densité de population la plus exposée aux nuisances sonores de la ville.

Je confirme également le caractère prioritaire des deux axes retenus : RD5 et RD155, qui avaient été identifiés comme tels dans le PPBE que la ville a adopté en décembre 2013.

Cependant, ce document faisait état de cinq autres tronçons, pour lesquels des dépassements de seuil impactant un nombre conséquent de personnes avaient été relevés : RD55 (Barbusse), RD48 (J. Jaurès), RD124 (Manouchian – Geffroy), RD124 (République), RD52 (quai J. Guesde). Je vous invite à me transmettre toute information concernant d'éventuelles opérations prévues sur ces tronçons et pouvant avoir un impact bénéfique sur les nuisances sonores.

Vous recensez pour notre commune six opérations et travaux de voirie en faveur du report modal. Je souhaiterais avoir également des informations relatives à la programmation opérationnelle du schéma départemental des itinéraires cyclables pour les cinq ans à venir en ce qui concerne Vitry.

Votre plan d'action prévoit des mesures concernant les établissements sensibles départementaux ; je vous remercie de m'indiquer s'il est prévu un diagnostic acoustique pour le collège Casanova, situé le long d'un axe prioritaire (RD155).

Par ailleurs, la réglementation prévoit que des mesures soient mises en œuvre pour tous les établissements sensibles, et pas seulement pour les établissements départementaux ; or des écoles se situent le long des axes prioritaires (écoles Diderot, Petite Saussaie et J. Jaurès) ; je vous serais obligée de bien vouloir m'indiquer si des actions sont prévues pour ces équipements.

Vous définissez comme zone potentiellement calme « toute surface exposée à un niveau Lden inférieur à 55 dB(A) sur plus de la moitié de la surface totale ». A ce titre, le domaine Chérioux est potentiellement calme, alors que le Parc des Lilas ne l'est pas.

Sachez que la ville est intéressée par la labellisation de zone calme pour le domaine Chérioux, et pour tout ou partie du Parc des Lilas ; cependant il serait nécessaire que soient précisées les mesures prévues pour maintenir une ambiance sonore de qualité sur le domaine Chérioux, ainsi que les pistes d'actions correctrices qui pourraient être mises en œuvre pour améliorer l'environnement sonore du Parc des Lilas.

Enfin, je vous serais obligée de bien vouloir me transmettre les remarques que les vitriots auront faites à l'issue de la consultation publique.

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

LE MAIRE DE VITRY-SUR-SEINE,  
Pour le Maire, l'adjointe,



Cécile VEYRUNES-LEGRAIN

## Avis de M. MARTIN et du syndicat des copropriétaires du 4 rue de l'écluse - 94100 sur le PPBE du réseau routier départemental 94 (mai 2014)

Bruno MARTIN [brunomartin.m@hotmail.fr]

Date d'envoi : dimanche 14 septembre 2014 18:39

A : avis.ppbe

---

Bonjour,

Dans le cadre l'article R.572-9 du code de l'environnement, merci de bien vouloir prendre en considération le texte ci-dessous dans la consultation du public concernant le PPBE du réseau routier départemental Val de Marne (date limite de réponse le 15/09/2014) ainsi que d'accuser réception de ce mel.

Après lecture de ce plan (Plan de Prévention du bruit dans l'environnement du réseau routier départemental en édition de mai 2014 ), nous voudrions nous exprimer sur les 4 avis suivant :

1) Vous dites qu'une manière de lutter contre le bruit, est de réduire le nombre de véhicule sur nos routes. Hors sur une ville ou un département, cela consiste à reporter le problème chez nos voisins. Des véhicules seront toujours nécessaires à nos déplacements, et le fait de chercher à les réduire, c'est reporter le problème sur la pollution, puisqu'un véhicule lent polluera plus qu'un véhicule qui roulera à une vitesse normale exigée par la législation sur route (recherche de la vitesse de 90km/h). Il dépensera également plus d'énergie à contourner le point le plus direct pour atteindre son but. Si votre seul raisonnement est le bruit, ce plan peut y parvenir de façon assez égoïste, car il se bouche les oreilles sur un bon plan de circulation bien construit pour faire circuler normalement les véhicules, sur des parties souterraines ou protégées latéralement. Comme nous sommes un pays où les véhicules sont encore accessibles financièrement et nécessaire économiquement, une partie de votre plan est en partie utopique sur le point de cette réduction. Il s'agirait plutôt de gérer les flux, pour qu'il soit constant, ainsi efficace, et confortable pour le plus grand nombre.

2) Votre plan a l'avantage de récapituler beaucoup de projets, en espérant qu'ils voient le jour et se concrétisent tous. La prise en compte est donc globale, mais le financier et les économistes, ne risquent-ils pas de le transformer en des coupes sombres de non-exécution pour certains, à commencer par les plus onéreux ? Plusieurs plans sont ainsi passés que sur une réalisation partielle, et jamais achevée. Cela vient même à créer d'autres problèmes : A commencer, pour exemple, par le transport en commun TVM, construit actuellement sans site vraiment propre, et non évolutif vers un tramway simple. Il restera bruyant avec des moteurs thermiques polluant et assez lent (vitesse moyenne qui est bien inférieure à un transport que l'on peut trouver dans d'autres grandes villes de même « strate »). Quand à son allongement vers l'Est du département, le projet est pire, car ce sera de « petit bus » toujours thermique en grand nombre pour répondre à la demande, qui grimperont des côtes, du à la géographie du secteur, qui sont habitées de façon dense et qui feront l'objet de dépense contre le bruit dans un prochain plan !

3) La mauvaise réalisation de ce plan, n'entraînera pas d'incidence pour les auteurs. La responsabilité n'est donc pas de mise. De toute façon, les inspecteurs de l'environnement ne sont pas très « puissant » face au lobbying industriel qui peut être aussi bien la route (blocage de celle-ci par les routiers ! Et le politique leur donnera raison !) le transporteur, que l'industriel : La mollesse de ce statut n'est pas facilitée par une loi plus rigoureuse qui ferait gagner leur stature de défense et de mise en œuvre dans notre société. En effet l'emploi, même s'il n'est pas bien occupé, reste la priorité de vie pour une société équilibrée. Le bruit entraînera des maladies qui feront vivre des médecins, et donneront une roue qui tourne, même si la direction n'est pas bien choisie, et si son amortissement n'est pas bien délicat pour nos tympanes. L'avantage est de donner son avis, et peut être d'amener

d'autres réflexions qui aideront les prochains rapports. Espérons que l'on trouvera demain, enfin la solution.

Simplement, je ferai remarquer que lorsque des morts reconnus se font, on opère les mesures beaucoup plus efficacement, surtout si cela est médiatique. Prendre l'exemple des restaurants mal tenus en hygiène entraîne une fermeture par les inspecteurs. Je ne vois rien de telle pour le bruit, quelque-soit la provenance ou l'origine.

4) La prise en compte du bruit lors de la rénovation énergétique des bâtiments est un bon point. Si les bailleurs sociaux y ont accès du fait de l'emplacement de leur construction, et du nombre de logement qu'ils gèrent est une normalité. Votre plan en parle et une aide en est même apportée. Mais répondant pour une petite copropriété concernée par ce bruit de circulation, mais aussi par d'autres bruits issus d'industriels, comment se faire remarquer dans votre plan pour avoir une aide lors de notre rénovation qui pourrait intervenir dans les prochaines années ?

Car il faut savoir, la construction de notre immeuble est antérieure au bruit du TVM, des carrefours réaménagés pour ce passage, et de l'agrandissement de route qui s'est rapproché de nos façades. Il serait donc normal que votre rapport en tienne compte dans l'attribution des diagnostics, dans la réalisation de mesures, et surtout dans les solutions possibles aux meilleurs coûts technico-économique de nous aider. Il suffirait de pouvoir déposer un dossier ou requête pour être prise en compte sachant pour notre part, cela est déjà fait en préfecture avec le dossier mentionné en 5) de notre industriel. Dommage pour nous, que votre écriture de ce plan n'est même pas interrogé les autres « plaignants » du bruit et n'ait été repris dans votre dossier. Nous en retenons, qu'actuellement, il vaut mieux vivre dans le social... cela pourra servir pour nos enfants, mais sûrement pas pour la richesse et le progrès de notre société humanitaire et collective.

5) Il est regrettable que votre plan ne parle pas du tout, comme pourtant le stipule la directive cadre 2002/49/CE du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, d'une lutte contre le bruit des INDUSTRIES permettant de cumuler et globaliser les bruits routiers et industriels.

Mon expression ci-dessous, ressort que les industries viennent aussi bien en considération, et, en complément des groupes que constituent les réseaux routiers et ferroviaires qui de toute façon sont interconnectés pour permettre la construction de notre confort de vie. Les industries peuvent émettre du bruit supérieur aux normes, sans qu'aucune sanction ne soit donnée par les inspecteurs de l'environnement, même après leur constat, y compris lorsque des mesures de bruit prouvent la mauvaise foi de l'auteur de ce « mauvais » bruit.

En effet, je représente une copropriété de 17 lots et j'y vis également. Nous avons à proximité immédiate, une usine qui fabrique, 6 jours/7 et 24h/24, des produits de pharmacie dentaire. Pour fabriquer ces produits, ceux-ci nécessitent des salles climatisées et qui doivent être fortement purifiées en air. La réalisation de cette performance demande des machineries et aérothermes qui tournent, de façon permanente, en terrasse de toiture actuellement de cette usine (ce qui porte d'autant mieux le bruit, mais assure également un meilleur fonctionnement en refroidissement de ces machines). Il faut savoir que cette usine a été construite postérieurement à notre immeuble et que les bâtiments qui existaient à l'origine de cette usine et proche de notre immeuble, n'était que de simple entrepôt/magasin pour une autre unité de fabrication plus distante de l'immeuble, invisible de nos fenêtres, et surtout ne procurant aucune gêne sonore, par rapport à l'usine plus récente et proche de notre immeuble.

Depuis 1996, année de mise en service, son propriétaire compréhensif, par la suite, a reconnu par des mesures, qu'il était (et est toujours) au dessus des valeurs indiquées par les normes et par la loi (ce sont les mêmes, référencés dans votre P.P.B.E). La 1<sup>ère</sup> fois, un écran vapeur a été ajouté, et des réglages sur ses aérothermes ont permis de rentrer dans les bonnes valeurs de bruit, de façon limite, mais on était dans les clous.

Depuis le temps a joué, le vieillissement des installations aussi, la loi s'est également renforcée. En 2012, il se trouve encore, qu'une campagne de mesures du bruit réalisée pendant l'été, fait état qu'ils sont au-dessus des valeurs réglementaires aussi bien le jour que la nuit. Suite à une réunion avec eux,



le propriétaire ne prend aucune initiative de travaux, et manque de compétences et d'entourage réglementaire en la matière. Nous aurons encore ce bruit, au-dessus des normes au moins durant les prochaines années (à minima 5 !). Comment savoir également que les mesures de réparation, afin de diminuer ce bruit, sera pérenne dans le temps, puisque reproduite déjà à 2 reprises en moins de 15 ans depuis la construction de cette unité de fabrication ?

Nous avons porté cette affaire en préfecture qui a le n° de dossier 2012/1029 94 36 390 sur la commune de Saint Maur des fossés. A ce jour, nous attendons toujours une résolution du préfet sur cet industriel, et, subissons toujours les nuisances sonores. Cet industriel agrandit même encore son usine en construisant actuellement une 3ème unité de fabrication qui emploiera les mêmes techniques d'aérothermes aussi bruyant, et un étage au-dessus qui s'ajoute à celle, déjà bruyante, existante.

La Direction des affaires générales et de l'environnement, Bureau des installations classées et la section des installations classées pour la protection de l'environnement suivie par Mme GIRAUD dans un courrier, signé par délégation du Préfet de M. Michel BOISSONAT, à la mairie de Saint Maur des fossés, en date du 31/07/2013, n'émet aucune objection de construction à cette 3ème unité, alors que les plans mentionnent ces machineries bruyantes : Nous avons signalé ce fait, au préfet, ainsi qu'à l'inspecteur de l'environnement dans un courrier du 02/01/2014. A savoir que la mairie ne peut rien faire dans ce domaine, car le permis de construire respecte le POS/PLU, et, que le bruit n'est pas du ressort de cette dernière, mais celui de la préfecture.

La faute de l'emploi n'y est pas, lorsqu'un industriel investit comme il le fait dans cette unité de fabrication : Il est sur de l'inefficacité des services de la préfecture, puisque cette dernière l'autorise à construire sans précautions particulières, sans même une demande de respecter les règles de bruit qui l'entrave déjà depuis de nombreuses années. Rien ne sert de faire des plans de bruit, s'ils ne peuvent être respectés déjà par les règles élémentaires de concertations et de coordination des services voisins dans une préfecture : M. le(s) rapporteur(s) de cette enquête, merci de mentionner dans votre rapport, après vérification de mes dires dans ce courrier qui sont véritables, ce dysfonctionnement, afin qu'à minima, des progrès soient réalisés dans l'organisation des services. J'espère, avec les habitants également dans cet immeuble, qu'une écoute, réparation, et des faits constructifs soient réalisés par cet industriel, avec des obligations de résultat contrôlé par la préfecture, afin de trouver une quiétude de vie harmonieuse pour tous, par un simple respect de la loi.

Voilà pourquoi, nous souhaitons que ce plan de prévention du bruit dans l'environnement dans le Val de Marne soit plus complet, global et réaliste dans notre société. Il doit considérer les risques du bruit émis par les industries. Nous espérons une réponse de votre part, surtout par le comité départemental chargé de fédérer l'ensemble des acteurs concernés par ce plan et, de faciliter les différentes coopérations techniques : Le besoin est réel.

Dans cette attente, je reste à votre disposition pour tous renseignements complémentaires. Veuillez agréer, notre considération dévouée.

Bruno MARTIN et le syndicat des copropriétaires du 4 rue de l'écluse – 94100 Saint Maur des fossés. Tél. : 01-49-76-08-82.



DGADD/FP/GG/JN  
Affaire suivie par Gilles Gautier  
01 45 90 12 66  
2014 - 109

Monsieur Christian Favier  
Président du Conseil général du Val-de-Marne  
Hôtel du Département  
21-29, avenue du Général-de-Gaulle  
94000 CRETEIL

Sucy-en-Brie, le 12 septembre 2014

**Objet : notification de l'avis de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne sur le PPBE du Conseil général.**

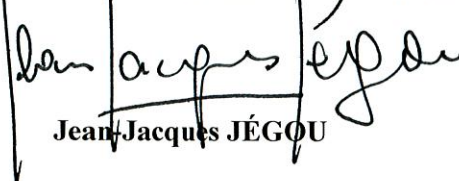
Monsieur le Président,

Par courrier en date du 23 juin 2014, vous avez sollicité la Communauté d'Agglomération pour émettre un avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement pour le Département du Val-de-Marne.

Je vous prie donc de trouver, ci-joint, la délibération prise par le Bureau Communautaire du 11 septembre 2014 sur ce sujet.

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

**Le Président de la Communauté  
d'Agglomération du Haut Val-de-Marne**



Jean Jacques JÉGOU

## Bureau Communautaire du 11 septembre 2014

Rapport DB 2014-21

### **Avis de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil Général du Val-de-Marne**

Par application de l'article L.572-8 du code de l'Environnement, le Conseil général du Val-de-Marne a soumis à la consultation du public le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement élaboré en tant que gestionnaire d'infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Dans ce cadre, il a transmis à la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, par courrier en date du 23 juin 2014, le projet de PPBE en demandant à la Communauté d'Agglomération de faire part de ses éventuelles remarques d'ici l'échéance de la consultation prolongée qui se tient du 16 juin au 15 septembre.

**En ce qui concerne la forme de la consultation relative au PPBE du département du Val-de-Marne**, il est regrettable que les délais d'instruction, qui courent en période de congés, laissent peu de temps pour émettre un avis hors vacances scolaires.

A défaut de pouvoir assurer la diffusion de l'information dans le magazine de la Communauté, l'avis de consultation du projet de PPBE départemental a été relayé sur le site internet de la Communauté d'Agglomération et cette information transmise aux villes composant l'agglomération afin qu'elles en fassent de même.

**Pour mémoire, en ce qui concerne le volet réglementaire des PPBE, la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne a mis en application la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**, transposée en droit français par les articles L.572-1 à L.572-11 du Code de l'Environnement, qui prévoit l'établissement de cartes d'exposition au bruit et, sur la base de ces cartes, l'adoption de plans d'action en matière de prévention et de réduction du bruit dans l'environnement, ainsi que la préservation des zones calmes.

Pour ce faire, dans le cadre de la mise en œuvre de son PPBE, la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne a délibéré sur :

- l'adoption des cartes de bruit stratégiques au Conseil Communautaire du 26 novembre 2009 ;
- l'adhésion de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne à l'observatoire du bruit en Ile-de-France au Bureau Communautaire du 9 décembre 2010 ;
- l'approbation du Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne au Conseil Communautaire du 10 octobre 2013 ;

En complément, elle a donné un avis sur le projet de Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de l'aérodrome de Paris-Orly au Conseil Communautaire du 30 juin 2011.

Il est important de rappeler que la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, qui est fortement impacté par le bruit ferroviaire, est en attente du PPBE de l'Etat relatif au bruit ferroviaire qui doit être élaboré pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les routes empruntées par 3 millions de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 30 000 passages de trains par an.

Dans ce domaine, le constat réel et actuel des nuisances sonores issues du trafic ferroviaire ainsi que l'absence de mesures compensatoires nous avait conduit à émettre, par délibération au Conseil Communautaire du 26 juin 2014, un avis défavorable au projet d'autoroute ferroviaire atlantique.

Préalablement à l'analyse du document de projet du PPBE des infrastructures routières du Département du Val-de-Marne, **il convient de revenir sur le diagnostic acoustique territorial réalisé en 2012 par Bruitparif dont quelques extraits sont joints au dossier mis en consultation (annexe 3).**

Ce document, malgré la difficulté de lecture des cartes de bruit, montre que le bruit issus des infrastructures routières occupe une place importante dans le paysage val-de-Marnais et, particulièrement sur certains axes départementaux traversant le territoire de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne telles que les RD4, RD111, RD124, RD 136 et RD 233 où le seuil réglementaire de 68 db(A) est nettement dépassé.

Ces informations sont, d'ailleurs, plus lisibles et évidentes sur le site [cartesbruit94.fr](http://cartesbruit94.fr).

Au vu des ces informations, la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne s'interroge sur la pertinence du paragraphe III.2.a – résultats d'exposition au bruit de l'annexe 3 qui précise, en page 11 : « *le réseau routier communal, qui constitue la source de bruit la plus répandue, touche une majorité de personnes (70%), le situant largement devant le réseau routier départemental (39%), le routier national (18%), le réseau ferré (16%) et le réseau aérien (6%)* ».

En effet, le PPBE de la Communauté d'Agglomération montre très précisément l'importance du bruit généré par le réseau ferré, voies de fret sur la grande ceinture mais également le trafic important des véhicules et poids lourds sur les départementales traversant l'agglomération qui servent, pour partie, de voies de shunt. Le réseau routier départemental, sur le territoire de la Communauté, à donc un impact important sur les nuisances sonores générées.

**L'analyse du document de projet du PPBE des infrastructures routières du département du Val-de-Marne nous permet de faire les premières observations suivantes :**

- le tableau, paragraphe 2.3 – les riverains de routes départementales surexposés au bruit (page 9) confirme que les pourcentages de la population en dépassement de seuil du bruit routier sur 24h ( $L_{den} > 68 \text{db(A)}$ ) peuvent être importants pour les villes de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne telles que Chennevières-sur-Marne (8,3%), Ormesson-sur-Marne (7,5%) et Sucy-en-Brie (5%) ;
- Les observations précédentes sont d'autant plus importantes que le paramètre mesuré,  $L_{den}$ , concerne les nuisances sur 24h, ce qui implique que les nuisances journalières sont encore plus importantes vu que le trafic routier de nuit est relativement limité ;
- le paragraphe 2.4 – les établissements sensibles surexposés (page 10) ne comprend pas le listing des établissements, gérés ou non par le Département, qui sont en seuil de dépassement. Il aurait été souhaitable que cette liste soit intégrée dans les annexes. Seul est précisé en annexe 6, la liste des travaux d'isolation acoustique réalisés et à venir sur les bâtiments départementaux ;

- dans le paragraphe 3 – les zones calmes du Val-de-Marne : définition et objectifs de préservation (page 11), il aurait été souhaitable de préciser les actions correctives du Département considérées comme nécessaires pour intégrer les sites dans la catégorie des zones calmes, en particulier celles concernant le parc de la Plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne ;

**En ce qui concerne la définition des 5 objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites (page 13 et 14), la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne approuve la définition de ces objectifs en souhaitant vivement que les moyens techniques et financiers nécessaires soient affectés à la réalisation de ces objectifs.**

**En ce qui concerne les 14 mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans les 5 années à venir, la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne relève la pertinence des 14 mesures qui seront mises en œuvre mais souhaite apporter des commentaires et demander des précisions :**

- il est précisé, dans le cadre de la mesure N°2 (poursuivre la résorption des Points Noirs Bruit (PNB)), que le travail de résorption de ces PNB mené depuis 2009 avec RFF sera reconduit. La Communauté d'Agglomération demande que ce travail intègre des mesures compensatoires concrètes pour la réduction du bruit ferroviaire le long des voies de fret de la grande ceinture au niveau des villes de Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne ;
- bien que l'objectif d'améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales soit largement partagé par la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne, nous observons qu'il n'est pas fait mention, dans la mesure 7 relative aux projets d'aménagements routiers, d'actions concrètes sur les axes départementaux de type RD111, RD 136, RD123. Nous demandons que des actions établies conjointement avec l'Agglomération soient intégrées dans le Plan Pluriannuel d'Investissement ;
- la Communauté d'Agglomération demande également que les actions précédentes intègrent également des mesures visant à réguler et limiter les véhicules poids lourds empruntant les départementales telles que la RD111 sur le territoire de la Communauté.

Globalement, la Communauté d'Agglomération souscrit aux objectifs et mesures destinées à réduire le bruit issu du réseau routier départemental. Leur mise en œuvre est importante et souhaitée dans le cadre d'un travail partenarial avec la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne.

Les documents relatifs au projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental sont téléchargeables sur le site ci-dessous.

<http://www.valdemarne.fr/vivre-en-val-de-marne/informations/enquete-publique-sur-le-plan-de-prevention-du-bruit-dans-lenvironnement>

## Synthèse des mesures prévues au PPBE

### *Principe de priorisation des zones*

#### *a) Situation de mono-exposition*

Afin d'établir des priorités d'intervention les zones de bruit ont été classées en fonction du nombre de personnes exposées à un dépassement du seuil de bruit en Lden<sup>1</sup> et pour lequel le bruit émis sur les routes départementales est prépondérant. L'indicateur Lden a été retenu, car il couvre à la fois la période diurne et la période nocturne.

Ainsi, on obtient 43 zones prioritaires dont la densité de population exposée est supérieure à 1 000 personnes/km de voirie départementale, soit un cumul de 70 km de voirie, et pour lesquelles les nuisances sonores sont principalement dues au trafic sur les routes départementales (taux moyen de 86%). (voir la liste des zones en annexe n° 2)

#### *b) Situation de multi-exposition*

Le long des routes départementales, il s'agit de traiter prioritairement les secteurs en dépassement de seuil du fait de l'exposition au bruit des avions au plus près de la plateforme aéroportuaire d'Orly : la RD 136 à Villeneuve-le-Roi (4,4 km).

Le PPBE fixe 5 objectifs et 14 mesures pour les 5 années à venir :

#### **Objectif n°1**

##### ***Protection des riverains surexposés au bruit dans les zones prioritaires***

###### **Mesure n°1**

**Conjuguer politique de lutte contre la précarité énergétique dans les logements et la protection phonique dans les zones exposées au bruit des véhicules et dans les zones exposées au bruit des avions**

Dans le Val-de-Marne, le bâti est composé à 67% d'habitat vétuste (résidences principales) datant d'avant 1975 ce qui est supérieur de 2% à la moyenne nationale. Cet habitat est le moins bien isolé.

Afin d'optimiser la rénovation de l'habitat sur le territoire, les deux questions thermiques et acoustiques (ainsi que la ventilation) doivent être traitées conjointement, d'autant plus que les solutions thermiques peuvent déprécier l'isolation acoustique.

Afin de rechercher cette synergie d'actions, le Département va identifier prioritairement les ménages en précarité énergétique situés dans les zones de bruit prioritaires.

---

<sup>1</sup> Lden : indicateur énergétique du bruit sur la période jour, soirée, nuit, exprimé en LAeq. Cet indicateur tient compte de la perception accrue du bruit le soir et la nuit.

Le Département interviendra également pour favoriser la prise en compte de la problématique énergétique simultanément à celle du bruit lors des travaux d'isolation financés par Aéroports de Paris pour les bâtiments dans le périmètre du plan de gêne sonore.

#### **Mesure N°2**

##### **Poursuivre la résorption des PNB du ferré**

Il est proposé de poursuivre les aides aux opérateurs ferroviaires. Pour les opérations initiées, le Département tiendra ses engagements d'aides pour finaliser les travaux des protections phoniques à l'Est du projet de liaison Massy Valenton et pour lancer les études d'avant-projet liées au projet de protections acoustiques le long du RER A (phases 2 et 3 du projet).

Pour les opérations suivantes, le travail de résorption des Points Noirs Bruit mené depuis 2009, date de signature d'un protocole avec RFF pour la période 2009-2012 sera reconduit sous réserve d'un nouvel accord financier calé sur un programme d'études et de travaux restant à définir.

#### **Objectif n°2**

##### ***Protection des occupants des établissements sensibles départementaux***

L'étude des nuisances sonores globales sur le patrimoine départemental va au-delà des exigences strictes de la directive européenne. Le Département s'est fixé une priorité en matière d'exemplarité et la rénovation acoustique, couplée à la rénovation énergétique de son parc, en fait partie.

#### **Mesure n°3**

##### **Réaliser un diagnostic acoustique des bâtiments surexposés**

Afin de conforter ou non la surexposition au bruit montrée par les cartes de bruit stratégiques des bâtiments surexposés, des diagnostics acoustiques seront réalisés en corrélation avec les programmes de rénovation du patrimoine bâti.

Ces diagnostics comprendront des visites de terrain avec prises de mesures acoustiques en façade des bâtiments et à l'intérieur des salles de vie et de classe pour vérifier si les isolements acoustiques de façades sont suffisants et pour être en capacité de proposer des solutions.

#### **Mesure n°4**

##### **Dresser un diagnostic acoustique dans les cantines scolaires**

Des diagnostics acoustiques des cantines scolaires seront également réalisés, dans le cadre de la programmation pluriannuelle des travaux, pour proposer des solutions d'amélioration du confort acoustique, aussi bien pour le personnel travaillant sur site que les convives. Des solutions techniques existent quant aux choix des différents équipements par exemple pour limiter les nuisances sonores (chaises...).

#### **Mesure n°5**

##### **Intégrer l'acoustique dans la programmation des travaux des bâtiments**

La politique de construction et de rénovation du Département vise notamment à disposer de locaux plus confortables, plus économiques et plus respectueux de l'environnement et de la santé de ses occupants. Depuis quelques années, le Département est spécialement engagé dans une politique énergétique dans les bâtiments, qui permettra, à terme, d'améliorer le confort, d'optimiser la maintenance du patrimoine départemental et de limiter la dépendance du Département aux énergies fossiles. Parmi les objectifs opérationnels de ce plan, l'amélioration du bâti comprend des



items en lien avec l'isolation acoustique (choix des matériaux, isolations thermiques, mise en place de menuiseries performantes...).

### **Objectif n°3**

#### ***Améliorer l'environnement sonore le long des routes départementales***

##### **Mesure n°6**

##### **Poursuite de la politique départementale de mobilité durable**

Repenser l'organisation des déplacements et des transports constitue le fondement de la politique départementale de mobilité durable. L'objectif est bien de diminuer la part modale des voitures et poids lourds au profit des transports moins polluants (transports en commun, vélos et marche à pieds, fret ferré et fluvial) et de renforcer l'appropriation nouvelle de l'espace public pour un meilleur partage de la voirie. La diminution des émissions sonores recherchée s'accompagnera aussi d'une baisse des rejets polluants dans l'atmosphère.

##### **Mesure n°7**

##### **Projets d'aménagements routiers favorisant en particulier le report modal**

29 opérations d'aménagement sur routes départementales dont l'incidence bénéfique sur le bruit est attendue, sont programmées dans les cinq prochaines années pour un budget prévisionnel de 871 millions d'euros (annexe 5). Ce programme de travaux est toutefois indicatif et sous réserve du vote des opérations par l'assemblée départementale.

Type de travaux	Nombre d'opérations chiffrées	Montant estimatif en millions d'euros TTC
Transport en commun	10	835
Requalification de voirie	3	23
Piste cyclable	5	11
Réfection de tapis	11	2
<b>TOTAL</b>	<b>29</b>	<b>871 M€</b>

Le Département entend également lutter contre les nuisances environnementales générées par les axes routiers en se fixant des objectifs opérationnels pour intégrer à tous les stades des projets le critère bruit depuis la faisabilité jusqu'à la livraison et pendant toute la durée de vie de l'ouvrage.

##### **Mesure n°8**

##### **Améliorer l'impact du programme de travaux de la voirie sur le bruit**

Dans le cadre de ce PPBE, il est proposé, sur les zones prioritaires, de mettre en place un indicateur de suivi de l'impact des travaux en termes de trafics et de bruit.

Sur ces zones, un suivi sera réalisé pendant et après les aménagements programmés afin de s'assurer du respect des objectifs acoustiques visant à abaisser les niveaux sonores en dessous des seuils de dépassement. Des mesures correctives seront engagées si nécessaire.

#### **Objectif n°4**

##### ***Sensibiliser les aménageurs afin de faire évoluer les pratiques***

Le territoire du Val-de-Marne est fortement urbanisé, en pleine mutation et porteur de forts enjeux, notamment ceux liés à la prévention et la réduction des pollutions sonores (et de la pollution de l'air de proximité) du réseau routier. Il faut passer progressivement du concept de voirie vers celui d'espace public dédié à la mobilité.

##### **Mesure n°9**

###### **La mise en œuvre des projets du Département selon le référentiel relatif aux projets d'aménagement et de construction durable**

Le Département doit assurer sa part de responsabilité quant à la limitation des impacts liés au trafic routier. Pour cela, il doit veiller, à tous les stades de chacun de ses projets à l'intégration et au respect des clauses environnementales, notamment du critère bruit et à en justifier les impacts. Il s'appuie à cet effet sur des outils élaborés en interne (référentiel projet d'aménagement et de construction durable). Il est également garant sur son parc immobilier de la qualité urbaine des projets de construction/rénovation, qu'il s'agisse des espaces extérieurs ou intérieurs (confort acoustique).

##### **Mesure n°10**

###### **Le suivi des grands projets d'aménagement (OIN, CDT, ANRU ...)**

Ne disposant pas de compétence obligatoire en aménagement, le Département porte des ambitions auprès des aménageurs sur son territoire. Il participe activement à l'élaboration et au suivi des projets d'aménagement du territoire.

Il s'agit de faire connaître les enjeux liés au bruit et faire partager les bonnes pratiques pour une prise en compte du bruit le plus amont possible des projets, c'est-à-dire dès l'élaboration du programme.

##### **Mesure n°11**

###### **Poursuite du travail autour du pôle d'Orly**

Les deux Départements du Val-de-Marne et de l'Essonne, conformément aux décisions prises à la suite du Conseil de Pôle d'Orly du 5 avril 2013, relanceront les travaux sur les questions environnementales, à travers la réunion du groupe de travail "bruit - trafic - air".

##### **Mesure n°12**

###### **Suivi de la révision des PLU**

Le Département, émet un avis à caractère technique en tant que personne publique associée, lors de la procédure d'élaboration ou de révision des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) des communes.

Le Département se fixe l'objectif de mieux accompagner la réflexion des communes sur leur développement urbain.

## **Objectif n°5**

### ***Développer la connaissance en matière de bruit et informer la population***

#### **Mesure n°13**

##### **Participation à Bruitparif**

L'adhésion et la participation aux travaux de Bruitparif, observatoire du bruit en Ile-de-France, permet d'approfondir la connaissance des sources de bruit routier mais également ferré sur le Val-de-Marne, avec le déploiement des stations de mesures acquises par le Département et remises en gestion à Bruitparif. En 2013, la participation s'élève à 23 000 €.

#### **Mesure n°14**

##### **L'actualisation des cartes du bruit**

Le Département participera au projet de cartographie régionale lancé par Bruitparif, qui permettra de mieux prendre en compte les évolutions d'aménagement et des conditions de trafic.

Extraits du registre des Délibérations

Convocation	5 septembre 2014	Membres en exercice	11
		Membres présents	11
Affichage	12 septembre 2014	Membres représentés	0
Publication	12 septembre 2014	Suffrages exprimés	11

**Bureau Communautaire du 11 septembre 2014**

**DB : 2014-21**

**AVIS DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU HAUT VAL-DE-MARNE  
SUR LE PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT  
DU CONSEIL GENERAL DU VAL-DE-MARNE**

L'an deux mille quatorze, le 11 septembre à 17 heures 30, le Bureau de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne légalement convoqué le 5 septembre 2014, conformément à l'article L. 2121-12 du Code Général des Collectivités Territoriales, s'est réuni au Siège de la Communauté à Sucy-en-Brie, sous la présidence de Monsieur Jean-Jacques JÉGOU, Président.

Etaient présents :

- M. Jean-Daniel AMSLER
- M. Jean-Pierre BARNAUD
- M. Jean-Pierre CHAFFAUD
- M. Régis CHARBONNIER
- Mme Marie-Carole CIUNTU
- M. Didier DOUSSET
- M. Jean-Paul FAURE-SOULET
- M. Yvan FEMEL
- M. Dany GROUZELLE
- M. Jean-Jacques JÉGOU
- Mme Marie-Christine SÉGUI

VU le Code Général des Collectivités Territoriales ;

VU la délibération du Conseil Communautaire DC 2014-39 du 24 avril 2014 portant délégation du Conseil Communautaire au Bureau ;

VU la délibération du Conseil Communautaire DC 2013-109 du 10 octobre 2013 portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;

VU l'article L572-8 du Code de l'Environnement imposant une mise en consultation du public du projet de PPBE ;

VU le rapport DB 2014-21 ;

**CONSIDERANT**, conformément au cadre de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil général du Val-de-Marne en tant que gestionnaire d'infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules ;

**CONSIDERANT** le courrier du Conseil général du Département du Val-de-Marne transmis à la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne en date du 23 juin 2014 en lui demandant de faire part de ses éventuelles remarques sur le projet de PPBE du réseau routier départemental d'ici l'échéance de la consultation prolongée qui se tient du 16 juin au 15 septembre ;

**Entendu le Rapporteur,**

**Sur proposition du Président,**

**Le Conseil Communautaire,**

#### **APRES EN AVOIR DELIBERE**

**REGRETTE** les délais et la période choisie pour consulter la public, du 16 juin au 15 septembre ;

**CONSTATE** à travers le diagnostic acoustique territorial réalisé par Bruitparif en 2012, que le bruit issu des infrastructures routières occupe une place importante dans le paysage val-de-Marnais et, particulièrement sur certains axes départementaux traversant le territoire de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne telles que les RD4, RD111, RD124, RD 136 et RD 233 où le seuil réglementaire de 68 db(A) est nettement dépassé ;

**RAPPELLE** que le PPBE de la Communauté d'Agglomération, adopté au Conseil Communautaire du 10 octobre 2013, montre très précisément l'importance du bruit généré par le réseau ferré, voies de fret sur la grande ceinture mais également le trafic important des véhicules et poids lourds sur les départementales traversant l'agglomération qui servent, pour partie, de voies de shunt donc l'impact important sur les nuisances sonores générées.



**OBSERVE** que le projet de PPBE du bruit routier du Conseil Général soumis à avis confirme (paragraphe 2.3 – les riverains de routes départementales surexposés au bruit (page 9)) que les pourcentages de la population en dépassement de seuil du bruit routier sur 24h (Lden>68db(A)) peuvent être importants pour les villes de la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne telles que Chennevières-sur-Marne (8,3%), Ormesson-sur-Marne (7,5%) et Sucy-en-Brie (5%). Ces observations sont d'autant plus importantes que le paramètre mesuré, Lden, concerne les nuisances sur 24h, ce qui implique que les nuisances journalières sont encore plus importantes vu que le trafic routier de nuit est relativement limité ;

**PROPOSE** que la liste des établissements, gérés ou non par le Département, qui sont en seuil de dépassement soit intégrée dans les annexes ;

**DEMANDE** que les actions correctives considérées comme nécessaires par le Département pour les sites dans la catégorie des zones calmes, en particulier celles concernant le parc de la Plaine des Bordes à Chennevières-sur-Marne, soient précisées ;

**APPROUVE** que le travail de résorption des Points Noirs Bruit mené depuis 2009 avec RFF soit reconduit en intégrant des mesures compensatoires concrètes pour la réduction du bruit ferroviaire le long des voies de fret de la grande ceinture au niveau des villes de Sucy-en-Brie, Ormesson-sur-Marne et Chennevières-sur-Marne ;

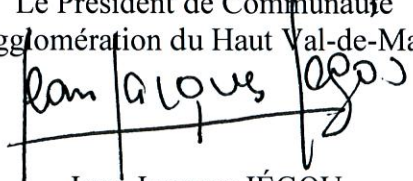
**DEMANDE** dans la mise en œuvre de la mesure 7 relative aux projets d'aménagements routiers de préciser les actions concrètes affectées aux axes départementaux de type RD111, RD 136, RD123 et de les intégrer dans le Plan Pluriannuel d'Investissement du Département en concertation avec la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne ;

**DEMANDE** que les actions précédentes intègrent également des mesures visant à réguler et limiter les véhicules poids lourds empruntant les départementales telles que la RD111 sur le territoire de la Communauté ;

**DEMANDE** que la mise en œuvre des 5 objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne et des 14 mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans les 5 années à venir soit accompagnée par les moyens techniques et financiers nécessaires à leur réalisation et réalisé de manière partenariale avec la Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne ;

**EMET** un avis favorable sur le projet Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du département du Val-de-Marne.

**Résultat du vote : UNANIMITÉ**

Le Président de Communauté  
d'Agglomération du Haut Val-de-Marne  
  
Jean-Jacques JÉGOU

## Nuisance activité salle polyvalente JR Royal Palace

Annie Mouquet [annie.mouquet@yahoo.fr]

Date d'envoi : lundi 15 septembre 2014 11:12

À : avis.ppbe

---

Bonjour ,

Arrivée à Joinville le pont en novembre 1984 j'habite depuis cette date au 27 bd du maréchal leclerc dans un appartement contigu à cette salle inactive à cette date.

En 1996 ouvre malgré les pétitions une salle polyvalente depuis le quartier subit les nuisances sonores que peuvent produire les activités festives de cette salle pouvant accueillir jusqu'à 700 personnes (voir le site) afférents aux traiteurs invités mariages manifestations klaxons musiques attroupement sur la voie publique pour fumer téléphoner claquement de portières des particuliers et des professionnels, bruits de voix ....

Et tout cela jusqu'à 5 h du matin sans que la mairie ne lève le petit doigt ....et je reste dans le sujet nuisances sonores. ..Malgré des pétitions anciennes des mesures. ..aujourd'hui la population du quartier constatant que la mairie ne prenait pas en compte ces mécontentements a baissé les bras et subie en silence(eux) ...s'étant habitués (pire même) voyant bien que la lutte était inégale et perdue d'avance.

Je vois un grand espoir dans votre enquête et je pense qu'il est tout à fait accessible et peu coûteux de prendre des mesures simples comme la **fermeture à minuit l'interdiction de stationner en double file (livraisons traiteurs particuliers) et interdiction d'attroupement sur la voie publique .**

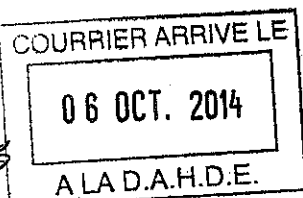
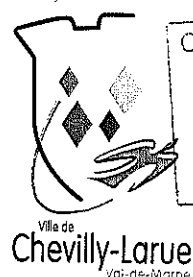
Avec tous mes remerciements anticipés, sachez que depuis plusieurs années victime de cette pollution sonores je dois prendre du lexiomil ne dormant pas quand il y a des fêtes et je sens ma santé mentale se détériorer.

Annie Mouquet

Envoyé depuis Yahoo! Mail pour Android







Le 23 septembre 2014

**DIRECTION GENERALE DES SERVICES**

Fax : 01 49 78 01 36  
Réf : AB/RO  
Dossier suivi par Agnès Bonhomme  
Tél : 01 45 60 19 59  
abonhomme@ville-chevilly-larue.fr

Monsieur le Président du Conseil général  
du Val-de-Marne  
Hôtel du département  
Direction du Développement Durable -  
secteur politiques environnementales  
94054 - Créteil Cedex

**OBJET : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du réseau routier départemental**

Monsieur le Président du Conseil général,

Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil général, j'ai reçu un courrier en date du 23 juin, précisant qu'une période de consultation est établie pour avis des communes situées dans le Val-de-Marne.

A la lecture, il s'avère que les routes départementales traversant le territoire chevillais touchent 3452 riverains avec un dépassement de seuil en période Lden, et 1369 riverains avec un dépassement de seuil en période Ln.

En ce sens, nous avons constaté, au regard des cartes du bruit de Chevilly-Larue, que les niveaux sonores surpassent les valeurs limites en période Lden et Ln pour :

- La RD126, Boulevard Jean Mermoz ;
- La RD160, Avenue du Général de Gaulle, Rue du Père Mazurié et Avenue du Président Roosevelt ;
- La RD165, Avenue Georges Guynemer ;
- La RD117, Avenue de la Cité (uniquement en période Lden) ;
- La RD7, Avenue Armand Petitjean et Avenue de Stalingrad.

Afin de diminuer le bruit du réseau routier départemental, de nombreux travaux ont déjà été réalisés depuis dix ans sur l'ensemble du territoire, Chevilly-Larue inclus, mais je demeure interrogative pour ce qui est de l'avenir.

De nombreuses habitations sont présentes aux abords de la RD160 avec des dépassements de seuils importants en période Lden et Ln, sans compter la présence de bâtiments sensibles touchés, respectivement au nombre de 6 (Lden) et 2 (Ln). Des travaux de requalification de la voirie, conduits par le Conseil général, ont eu lieu en 2007 et se sont poursuivis jusqu'en 2012. En revanche le tronçon de la RD160 entre la rue du Père Mazurié et Avenue du Président Roosevelt, est toujours en attente d'un projet, alors que les dépassements de seuil sont manifestes et touchent un nombre conséquent d'habitant.

C'est pourquoi, je souhaite que ce tronçon de RD 160 soit inscrit au programme de requalification des routes départementales dans les 5 ans afin de garantir un cadre de vie amélioré pour les riverains de cet axe majeur et à lourd trafic.

Concernant les travaux d'aménagement et le report modal de la RD7, il me semble intéressant d'engager de nouvelles mesures acoustiques pour mettre en avant le bénéfice induit par la requalification de la RD7, ainsi que la mise en place du nouveau tramway.

Le Parc départemental Petit Le Roy a été identifié comme zone calme. Les réflexions sur le PPBE communal ont conduit également à cette classification. Nous serons donc attachés ensemble à améliorer et préserver l'ambiance sonore du parc.

Pour finir, à partir de l'analyse des cartes du bruit, l'autoroute A6 a été identifiée comme le point noir majeur du bruit du territoire. A ce titre, mon prédécesseur, Monsieur Christian Hervy avait attiré l'attention de Monsieur le Préfet à plusieurs reprises, sur la nécessité de réaliser un mur anti-bruit au droit de la copropriété de la Croix du Sud.

Je m'interroge aujourd'hui sur les modalités d'élaboration de notre PPBE, puisque je ne suis pas en mesure aujourd'hui de présenter aux habitants des résidences de la « Croix du Sud » de la « Liberté » et des « Jardins du Sud », la réalisation d'un ouvrage réduisant les nuisances sonores les plus importantes de la Ville.

Bien que l'Etat s'engage à effectuer un diagnostic acoustique, aucun élément sur la réalisation d'un mur anti-bruit n'est prévu à ce jour. C'est à ce titre que je souhaiterai votre soutien pour convaincre l'Etat de la nécessaire réalisation de cet ouvrage.

Vous remerciant par avance de l'attention que vous porterez à l'examen de ces futurs projets, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.

Stéphanie DAUMIN  
Maire de Chevilly-Larue





14-005541-A

08/09/14



SERVICE URBANISME

CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE  
Monsieur le Président

Hôtel du Département  
21 avenue du Général de Gaulle  
94000 Créteil

Le 29 août 2014

CC/CH/JMB/DR/NG/2014/N°517

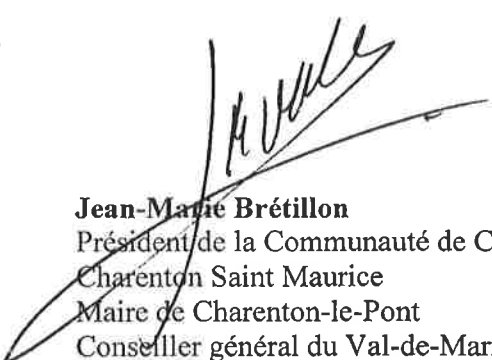
*Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement*  
*Affaire suivie par : Déborah ROZENKER*  
*drozenker@charenton.fr*  
*01.46.76.47.26*

Monsieur le Président,

J'ai pris connaissance du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement mis à disposition par le Conseil Général du Val de Marne.

J'émetts un avis favorable aux mesures proposées, et notamment celles visant à poursuivre la résorption des Points Noirs Bruit, dont deux sont actuellement identifiés sur le territoire de Charenton-Saint Maurice, en association avec les projets majeurs de protections phoniques le long des grands axes dans le cadre des contrats de plan Etat-Région.

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



**Jean-Marie Brétilon**  
Président de la Communauté de Communes  
Charenton Saint Maurice  
Maire de Charenton-le-Pont  
Conseiller général du Val-de-Marne