

La communauté d'agglomération La Brie Francilienne tient à remercier l'ensemble des partenaires et des participants à ce projet.

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de La Brie Francilienne est une action financée par la Région  **île de France**

Sommaire

Résumé non technique	5
1. Présentation	7
1.1 Contexte réglementaire	7
1.2 Démarche de réalisation	7
1.3 Etendue d'application du PPBE	8
2. Synthèse de la cartographie du bruit.....	9
2.1 Indicateurs acoustiques	9
2.2 Résultats de la cartographie	10
3. Détermination des zones à enjeux et objectifs de réduction du bruit .	13
3.1 Zones à enjeux pour La Brie Francilienne	13
3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones à enjeux	16
4. Zones calmes de La Brie Francilienne.....	17
4.1 Définition des zones calmes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie	17
4.2 Localisation des zones calmes	17
5. Actions réalisées ces dix dernières années	19
5.1 Partenaires	19
5.2 La Communauté d'Agglomération La Brie Francilienne	22
5.3 Communes et SMAM	22
6. Actions pour un environnement sonore de qualité	25
6.1 Cadre législatif	25
6.2 Orientations stratégiques pour le territoire.....	26
6.3 Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir	29
7. Suivi et implications du plan d'actions	33
7.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	33
7.2 Suivi du plan d'action	33
7.3 Mise en cohérence des outils	33
<i>Annexe 1. Glossaire</i>	<i>34</i>
<i>Annexe 2. Fiches détaillées des mesures.....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 3. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires.....</i>	<i>47</i>
<i>Annexe 4. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières</i>	<i>50</i>
<i>Annexe 5. Recommandations pour les projets d'aménagements.....</i>	<i>55</i>
<i>Annexe 6. Avis des gestionnaires sur le projet de plan</i>	<i>60</i>
<i>Annexe 7. Consultation du public.....</i>	<i>69</i>

<i>Planche 1 - Zones de dépassements du seuil pour le bruit routier – indicateur L_{DEN}.....</i>	<i>10</i>
<i>Planche 2 - Zones de dépassements du seuil pour le bruit ferroviaire – indicateur L_N.....</i>	<i>11</i>
<i>Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires</i>	<i>11</i>
<i>Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux du territoire</i>	<i>13</i>
<i>Planche 5 - Cartographie des zones calmes de La Brie Francilienne</i>	<i>18</i>

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Approbation</i>
Révisions	A	10.07.13	A. DAVID	A. BIGOT	A. MOULIN
	B	19.09.13	A. DAVID	C. BOUTIN	A. BIGOT
	C	27.11.13	A. DAVID	A. BIGOT	J. TONETTI

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération de La Brie Francilienne (77), tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée par le Conseil Général de Seine-et-Marne et approuvée par le Conseil Municipal de Roissy-en-Brie le 2 février 2009 et le Conseil Municipal de Pontault-Combault le 24 mars 2009.

Il a fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période du 20 septembre au 20 novembre 2013. Les remarques effectuées ont été analysées et figurent en annexe 7.

Le plan présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit pour chaque commune, l'agglomération et ses partenaires.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Ce plan énonce les actions passées et prévues par les différentes instances décisionnelles (gestionnaires). Aujourd'hui les partenaires n'ont pas finalisé l'ensemble de leurs plans d'actions. Sont notées les actions ciblées sur des zones à enjeux ou plus transversales qui impactent le territoire.

L'agglomération s'engage également à réaliser des actions, en collaboration avec les communes sur les thématiques suivantes :

- Réduction du bruit dans les zones à enjeux en collaboration avec les gestionnaires.
- Préservation et mise en valeur des zones calmes.
- Anticipation de l'évolution de l'environnement sonore.
- Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire.

La réduction du bruit dans les zones à enjeux est liée à l'information et la concertation avec les gestionnaires des sources de bruit. L'amélioration de l'outil de diagnostic par de la mesure et la fiabilisation des cartes de bruit est également inscrite au plan.

La préservation d'espaces potentiellement calmes : La Brie Francilienne a posé une définition des zones calmes de son territoire, des localisations et des actions.

L'anticipation de l'évolution de l'environnement sonore est un volet préventif important pour l'agglomération en collaboration avec les communes qui disposent d'outils d'urbanisme et d'aménagement du territoire. Il s'appuie sur une meilleure intégration de l'acoustique dans les démarches menées. Des prescriptions générales sont fournies afin d'être diffusées largement.

L'amélioration de la connaissance du bruit est associée à une observation des sources de bruit et de leur évolution via la réalisation de bases de données et de mesures de bruit. La communication en interne et auprès du grand public sont également inscrites, afin de mieux considérer les enjeux de l'environnement sonore des communes.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

Un suivi annuel du plan sera effectué par l'agglomération.

Un glossaire est proposé en annexe 1 pour faciliter la lecture du document.

1. Présentation

1.1 Contexte réglementaire

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement, conformément aux textes de transposition en droit français de la **Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**.

Cette directive fait suite au « livre vert » Européen qui traçait un état des lieux des **effets du bruit sur la santé** (1996), montrant que le bruit, même à des niveaux modérés (les bruits de la ville), pouvait avoir des effets sensibles, dans la durée, sur la santé physique et mentale ainsi que sur les relations sociales.

Ainsi les communes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie sont concernées par les textes au titre de leur appartenance à l'agglomération parisienne, de plus de 250 000 habitants.

Les **cartes du bruit** ont été arrêtées par délibération des Conseils Municipaux en dates des 2 février et 24 mars 2009. Elles présentent un état des lieux de la situation sonore en 2008. Ces cartes permettent de visualiser la situation sonore et d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

Les deux communes se sont regroupées au sein de la Communauté d'Agglomération de La Brie Francilienne depuis le 1^{er} janvier 2010, et lui ont délégué la compétence de gestion des nuisances sonores et donc de mise en œuvre de la suite des études sur le sujet.

La Brie Francilienne a poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE en 2012 avec l'aide de Soldata Acoustic, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant participé à la réalisation des cartes de bruit sur le territoire sous son ancien nom : Acouphen Environnement.

Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés.

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.2 Démarche de réalisation

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider des aspects techniques, avec les services communaux et les partenaires extérieurs.

Dans un premier temps, à partir de septembre 2012, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Il est rappelé que le **critère d'antériorité**¹ n'avait pas à être vérifié dans le cadre de ce diagnostic. L'identification des bâtiments exposés dans le présent document ne peut donc être comparée avec l'identification des points noirs bruit routiers ou ferroviaires établie par les gestionnaires.

Les **actions passées et prévues ont été recensées** et inscrites au projet de PPBE. La communauté d'agglomération a également travaillé sur la mise en place de nouvelles actions.

L'accord des gestionnaires sur le projet de plan a été demandé et consigné en annexe 6 de ce document.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** a été réalisée pour une durée de 2 mois, du 20 septembre au 20 novembre 2013. Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition au siège administratif de la Communauté d'Agglomération, au centre technique municipal de Roissy-en-Brie et au service urbanisme de Pontault-Combault. Le document était également consultable sur internet avec possibilité d'envoyer par courriel des remarques. Le présent PPBE final, intégrant ces remarques du public, sera arrêté par le Conseil communautaire. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.3 Etendue d'application du PPBE

1.3.1 Sources de bruit

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

1.3.2 Territoire

Le territoire concerné par le présent PPBE est d'une superficie de 27,3 km², situé dans le département de Seine-et-Marne (77). Il comporte une population de 57 489 habitants (INSEE 2009).

1.3.3 Qui souhaite-t-on protéger ?

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

Globalement, le terme de « bâtiment sensible » est utilisé pour parler d'un bâtiment d'habitation ou bâtiment constituant un établissement d'enseignement ou de santé.

¹ Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont définis en annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit.

1.3.4 Qui agit ?

La Communauté d'Agglomération, de par sa compétence en termes de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie sur son territoire, est l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE mais n'est pas le seul acteur de la démarche. L'implication d'un grand nombre de partenaires est essentielle pour mener à bien cette mission, la prise de conscience étant collective :

- Les gestionnaires routiers : communes, Etat, Département.
- Le gestionnaire des voies ferrées : RFF et du matériel roulant : la SNCF.
- La Direction Générale de l'Aviation Civile.
- La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie, les industriels.

2. Synthèse de la cartographie du bruit

Les cartes de bruit stratégiques ont été réalisées à travers une étude mutualisée à l'échelle du département, pilotée par le Conseil Général de Seine-et-Marne. Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

Elles sont disponibles via le lien Internet suivant depuis 2009 : <http://bruit.seine-et-marne.fr/>.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

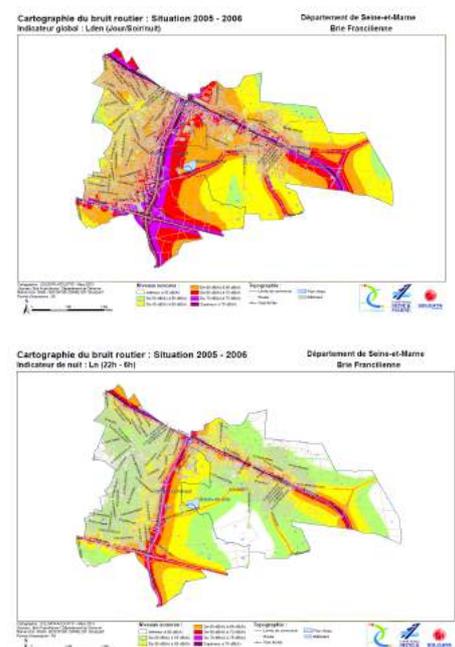
Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux. Ils ont été présentés aux gestionnaires concernés.

2.1 Indicateurs acoustiques

Les **indicateurs de niveau sonore** représentés sur les cartes de bruit sont exprimés en dB(A) et ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le L_{DEN} caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le L_N est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

Les cartes présentées ci-contre représentent les niveaux sonores induits par les sources routières en L_{den} et L_n .



2.2 Résultats de la cartographie

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite, en dB(A)	L _N	L _{DEN}
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes*	-	55
Activités industrielles	60	71

*Pour mémoire.

La cartographie du bruit réalisée sur les deux communes a permis de visualiser les étendues les plus impactées par des niveaux sonores élevés pour les deux sources principales routières et ferroviaires selon les cartes ci-dessous (pour les indicateurs les plus dimensionnant – impactant le plus de bâtiments).

Planche 1 - Zones de dépassements du seuil pour le bruit routier – indicateur L_{DEN}

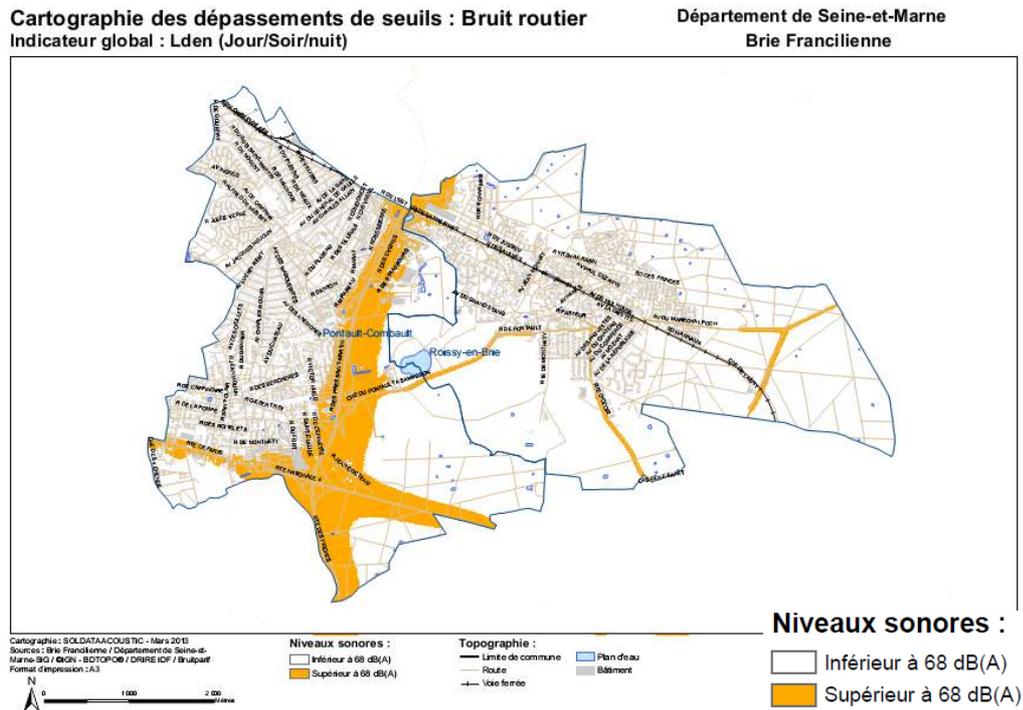
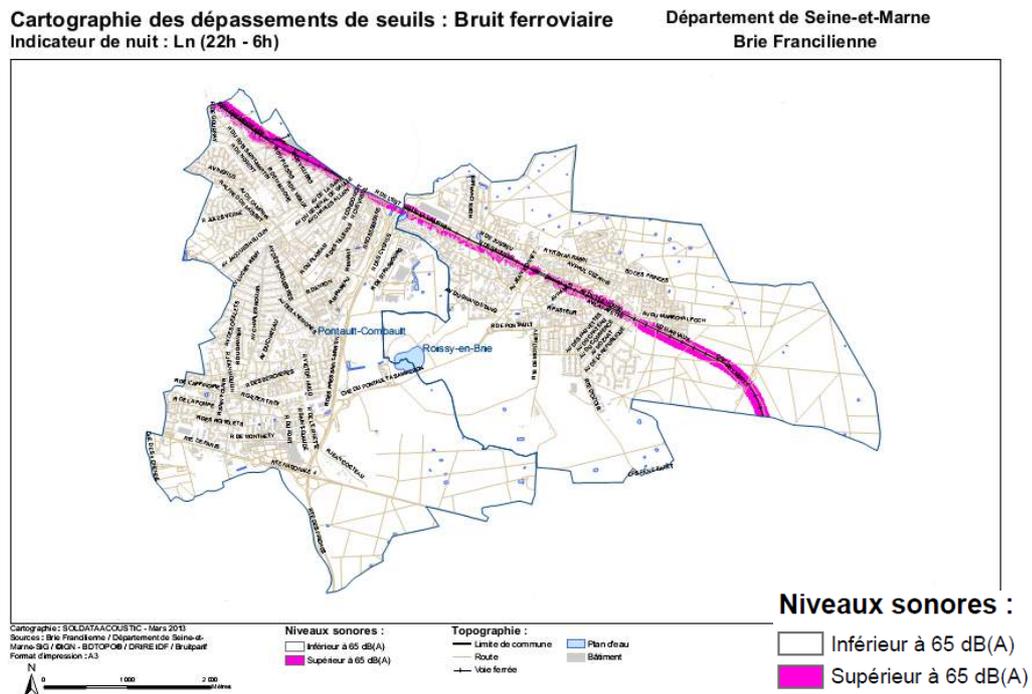


Planche 2 - Zones de dépassements du seuil pour le bruit ferroviaire – indicateur L_N



Le tableau suivant, issu de l'analyse des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur. A noter que le décompte de population utilisé était celui du recensement de 1999 avec 79 400 habitants.

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires

Indicateur	Routes		Fer		Aérodromes		Industries	
	PCT	REB	PCT	REB	PCT	REB	PCT	REB
Seuils Lden	68		73		55		71	
Nb Habitants	1500	300	300	1000	0	0	0	0
Nb Et. enseignement	2	0	0	0	0	0	0	0
Nb Et. santé	0	1	0	0	0	0	0	0
Seuils L_N	62		65		X		60	
Nb Habitants	500	0	800	1800	X		0	0
Nb Et. enseignement	2	0	0	1	X		0	0
Nb Et. santé	0	0	0	0	X		0	0

PCT : Pontault-Combault ; REB : Roissy-en-Brie.

Commentaires :

- Des dépassements de valeurs limites sont recensés principalement pour le bruit routier : potentiellement 3% de la population pour l'indicateur L_{DEN} sur l'ensemble de la communauté d'agglomération (soit environ 4% de la population Ponto-Combalusienne et 2% de la population Roisséenne). En ce qui concerne les bruits ferroviaires, environ 2% de la population est impactée au-delà des seuils pour la population globale (respectivement 1% et 5% pour la répartition communale).
- Les établissements d'enseignement situés potentiellement dans des zones en dépassement sont les suivants : école Marginéa, lycée Camille Claudel à Pontault-Combault, collège Anceau de Garlande à Roissy-en-Brie. Un établissement à usage de santé est recensé, mais doit être lié à une erreur cartographique, car non observé lors de l'analyse plus fine des cartes.
- Le bruit industriel n'engendre a priori pas de dépassements des seuils réglementaires, sur la base de la méthodologie employée.
- Aucun bâtiment sensible n'est recensé dans les zones de dépassement de seuils des aéroports de Paris-Orly et Lognes-Émerainville. Toutefois la gêne associée aux survols est exprimée par les riverains, notamment au Nord-Ouest de Pontault-Combault et sur une bande centrale Nord-Ouest/Sud-Est de Roissy-en-Brie.

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi **les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment étant considérés comme soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction du bâtiment le composant le plus impacté.

Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

La collectivité a dans un premier temps réalisé des mesures courtes afin d'objectiver les niveaux sonores dans les zones à enjeux.

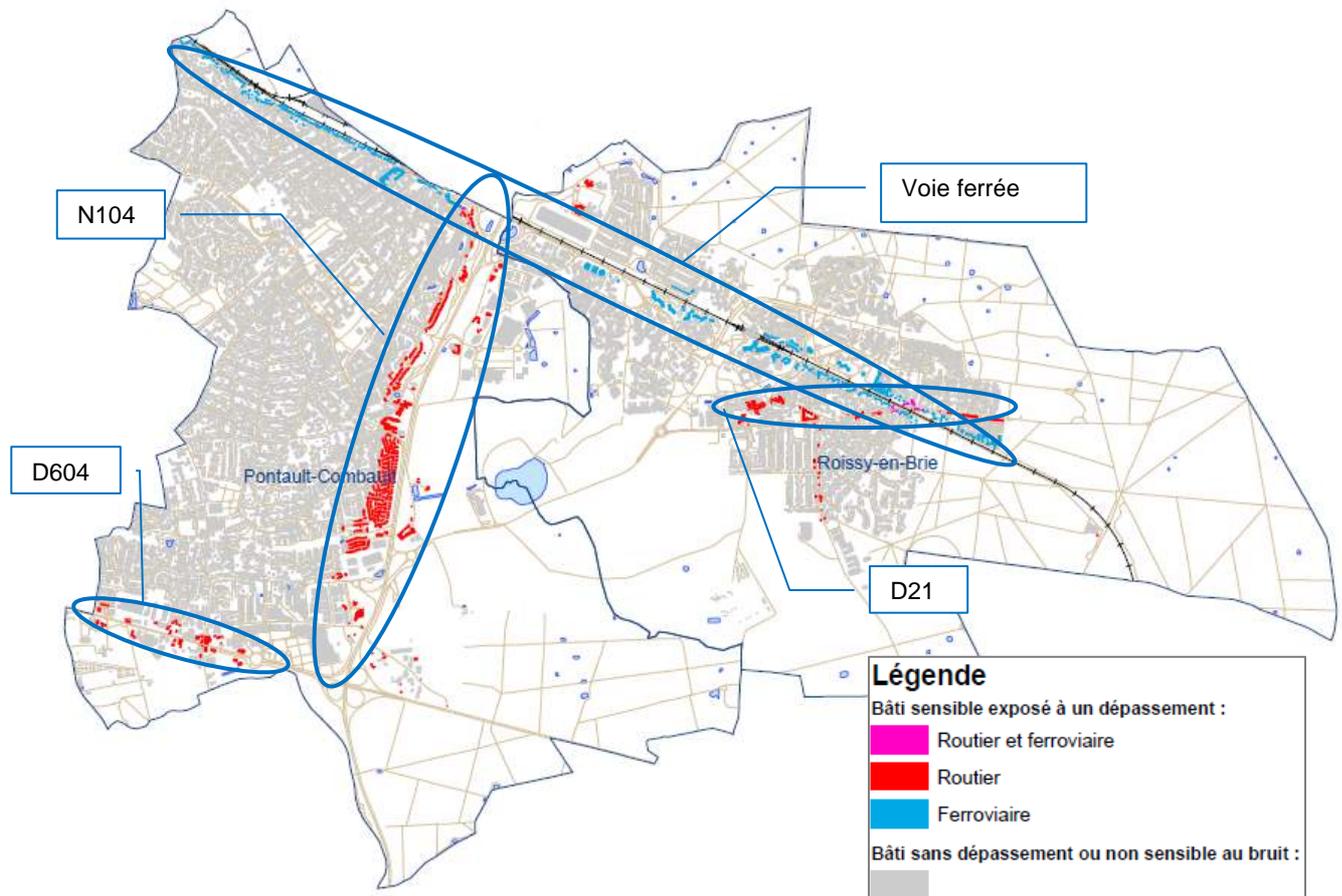
3. Détermination des zones à enjeux et objectifs de réduction du bruit

3.1 Zones à enjeux pour La Brie Francilienne

L'exposition au bruit des infrastructures n'est pas uniforme sur un territoire urbain. L'analyse des cartes de bruit permet d'identifier les zones habitées les plus exposées au bruit. Une fois identifiés les bâtiments sensibles au bruit, l'objectif est de diminuer le bruit reçu en façade.

Ont été recensés les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par les isophones seuils issues des cartes stratégiques du bruit. Ils ont été regroupés dans des zones dites à enjeux.

Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux du territoire



Commentaires :

- 4 zones ont été identifiées, toutes situées le long des axes routiers et ferroviaires : N104, D604/N4, D21, voie ferrée.
- On note la présence d'établissements sensibles dans ces zones, notamment au nord du territoire.
- Les zones ont fait l'objet de mesures de bruit dont les résultats détaillés sont présentés en annexe 2.

Le critère d'antériorité n'a pas été étudié pour cette première analyse macroscopique. Il sera vérifié avant mise en place d'actions, aussi il est important de noter que **les bâtiments en situation de dépassement identifiés dans ce plan ne correspondent pas aux bâtiments qui ont possibilité d'être traités.**

Les tableaux ci-dessous présentent les zones identifiées.

3.1.1 Axe N104

Caractéristiques	Commentaires
Gestionnaire	Etat
Description	L'axe N104, également appelé « Francilienne » traverse l'Est du territoire de Pontault-Combault sur l'axe Nord-Sud. Il supporte un trafic très dense (107 100 véhicules journalier en 2010). La mise en service de l'axe date des années 1970. La vitesse est limitée à 110 km/h.
Niveau sonore mesuré	Le niveau sonore mesuré dans la rue Léon Jouhaux (derrière le 1 ^{er} front de bâtiments) le 4 juillet 2013 sur une période de 30 minutes de 7h10 à 7h40 est de 56dB(A). Le niveau sonore mesuré au niveau de l'aire d'accueil des gens du voyage le 4 juillet 2013 sur une période de 30 minutes de 10h à 10h30 est de 70dB(A). Ce niveau élevé n'est pas uniquement lié au bruit généré par la route, la déchetterie proche contribue à ce niveau sonore élevé.
Classement sonore	La N104 est classée en catégorie 1 par l'arrêté de classement des voies de 1999.
Bâtiments sensibles exposés	Le long de l'axe, côté Ouest, plusieurs quartiers pavillonnaires assez récents (à priori années 1980) sont identifiés au-dessus des seuils. Les premiers rideaux se situent à une distance entre 40 et 80 mètres de la chaussée. Le niveau sonore mesuré derrière le premier front de bâti est en dessous des seuils, aussi seules ces premières façades sont potentiellement exposées. 2 établissements d'enseignement sont également identifiés de ce côté (l'école Marginéa et le lycée Camille Claudel). 2 établissements de santé : l'IME et le Mas André Berge situés aux 34 et 36 avenue Joseph Bodin de Boismortier sont en limite de seuil d'exposition. Côté Est de l'axe, quelques habitations sont identifiées ainsi que l'aire d'accueil des gens du voyage. La mesure effectuée dans l'aire d'accueil indique des niveaux forts, liés au bruit généré par la Francilienne mais également la déchetterie proche. La situation acoustique y est critique pour les habitants. L'établissement de santé (la maison « Les fontaines »), identifié au-dessus des seuils dans la cartographie de Roissy-en-Brie, était mal situé et n'appartient plus aux zones de dépassement des seuils.
Contexte réglementaire	Les habitations ou établissements sensibles identifiés construits avant 1978 sont de potentiels PNB. Depuis le 6 octobre 1978, les habitations doivent se protéger des bruits extérieurs. Depuis 1999 (classement sonore), les bâtiments sensibles situés dans une zone de 300 mètres de part et d'autre de cet axe routier sont contraints de respecter des normes d'isolation acoustique. Pour les permis de construire déposés après le 1 ^{er} janvier 2013, une attestation de prise en compte de l'acoustique pour les nouveaux logements mitoyens d'autres logements ou d'activités, doit être fournie à la mairie.
Protections existantes	Une butte de terre de hauteur 5 à 10 mètres protège les quartiers résidentiels à l'Ouest de l'axe
Aménagement de l'axe	Cet axe fait l'objet d'un projet d'élargissement de la chaussée. Cela conduirait à une augmentation du trafic et du bruit. Dans ce cadre une étude acoustique a permis de dimensionner des protections acoustiques complémentaires. Elles sont inscrites dans le PPBE de l'Etat.

3.1.2 Axe D604

Caractéristiques	Commentaires
Gestionnaire	CG77
Niveau sonore mesuré	Le niveau sonore mesuré le 4 juillet 2013 sur une période de 30 minutes de 8h à 8h30 est de 58dB(A).
Classement sonore	La D604 est classée en catégorie 2 par l'arrêté de classement des voies de 1999.
Bâtiments sensibles exposés	Plusieurs bâtiments sont exposés à des niveaux supérieurs aux seuils par rapport à l'axe D604 mais il s'agit majoritairement de bâtiments à usage commercial ou industriel.

Caractéristiques	Commentaires
	A l'entrée Ouest de Pontault-Combault, un quartier résidentiel situé à environ 60 mètres au Nord de l'axe D604 subit le bruit du trafic. L'usage de certains bâtiments est à vérifier avant d'envisager la mise en place d'actions. Le niveau sonore mesuré laisse penser que les estimations de la carte de bruit sont surestimées.
Contexte réglementaire	Les habitations ou établissements sensibles construits avant 1978 sont de potentiels PNB. Depuis le 6 octobre 1978, les habitations doivent se protéger des bruits extérieurs). Depuis 1999 (classement sonore), les bâtiments sensibles situés dans une zone de 250 mètres de part et d'autre de cet axe routier sont contraints de respecter des normes d'isolation acoustique. Pour les permis de construire déposés après le 1 ^{er} janvier 2013, une attestation de prise en compte de l'acoustique pour les nouveaux logements mitoyens d'autres logements ou d'activités, doit être fournie à la mairie.
Protections existantes	Aucune
Aménagement de l'axe	La présence de rond-point permet de limiter la vitesse des véhicules.

3.1.3 Axe D21

Caractéristiques	Commentaires
Gestionnaire	CG77
Description	L'axe D21 traverse une partie de l'Est de Pontault-Combault et le Centre du territoire de Roissy-en-Brie sur l'axe Est-Ouest. Il supporte un trafic moyen et fortement variable selon les tronçons. La mise en service de l'axe est inconnue mais certainement antérieure à toutes les dispositions de protection acoustique (6 octobre 1978). La vitesse est limitée à 50 km/h et certaines sections à 70 ou 30 km/h.
Niveau sonore mesuré	Le niveau sonore mesuré le 4 juillet 2013 sur une période de 1 heure de 9h30 à 10h30 est de 64,5dB(A).
Classement sonore	L'arrêté de 1999 classe la partie Ouest de l'axe jusqu'à la 1 ^{ère} avenue en catégorie 3 et la partie Est en catégorie 4.
Bâtiments sensibles exposés	Les bâtiments construits le long de l'axe sont divers (habitats collectifs et des habitations individuelles). Des bâtiments sont en construction le long de l'axe : attention au respect des normes d'isolation acoustique.
Contexte réglementaire	Les habitations ou établissements sensibles construits avant 1978 sont de potentiels PNB. Depuis le 6 octobre 1978, les habitations doivent se protéger des bruits extérieurs). Depuis 1999 (classement sonore), les bâtiments sensibles situés dans une zone de 300 mètres de part et d'autre de cet axe routier sont contraints de respecter des normes d'isolation acoustique. Pour les permis de construire déposés après le 1 ^{er} janvier 2013, une attestation de prise en compte de l'acoustique pour les nouveaux logements mitoyens d'autres logements ou d'activités, doit être fournie à la mairie.
Protections existantes	Aucune
Aménagement de l'axe	Le passage à niveau de la D21 sur la voie ferrée représente un secteur concentrant plusieurs nuisances et devrait être supprimé à l'avenir. Ce secteur subira donc d'importants changements où la problématique du bruit devra être considérée en amont. Le revêtement est parfois abimé. Une plaque placée sur la chaussée (rue Pasteur) est à l'origine de nuisances pour le voisinage.

3.1.4 Axe ferroviaire

Caractéristiques	Commentaires
Gestionnaire	RFF
Description	L'axe ferroviaire traverse le Nord de Pontault-Combault et le centre de Roissy-en-Brie. Une gare est implantée sur chacune des communes. L'axe supporte un trafic composé majoritairement du RER E et de quelques trains de grandes lignes (type Corail) et Fret.
Niveau sonore mesuré	Le niveau sonore mesuré le 4 juillet 2013 sur une période de 2 heures de 6h45 à 8h50 est de 68,5dB(A). Au passage des trains, des niveaux ponctuels de 80 à 90dB(A) sont enregistrés. L'émergence par rapport au niveau moyen enregistré hors passage des trains (36dB(A)), est donc forte, mais elle ne constitue qu'une information sur la gêne, puisque les indicateurs utilisés pour définir les bâtiments à traiter sont le Lden et Ln.

Caractéristiques	Commentaires
Classement sonore	L'arrêté de 1999 classe l'axe ferroviaire en catégorie 1.
Bâtiments sensibles exposés	Les bâtiments construits le long de l'axe sont divers (logement collectif et habitat individuel). 1 établissement d'enseignement est également identifié le long de l'axe (le collège Anceau de Garlande à Roissy-en-Brie). Le Centre Médico-Psychologique situé 3 avenue de l'Avenir n'est pas exposé à des niveaux au dessus des seuils au regard des cartes de bruit, en revanche il a été signalé par le bureau communautaire.
Contexte réglementaire	Les habitations ou établissements sensibles construits avant 1978 sont de potentiels PNB. Depuis le 6 octobre 1978, les habitations doivent se protéger des bruits extérieurs). Depuis 1999 (classement sonore), les bâtiments sensibles situés dans une zone de 300 mètres de part et d'autre de cet axe routier sont contraints de respecter des normes d'isolation acoustique. Pour les permis de construire déposés après le 1 ^{er} janvier 2013, une attestation de prise en compte de l'acoustique pour les nouveaux logements mitoyens de d'autres logements ou d'activités, doit être fournie à la mairie.
Protections existantes	Il existe quelques protections, notamment une butte de terre d'environ 5 mètres de haut protège le quartier situé au Nord-Ouest de Roissy-en-Brie (ZAC des grands champs).
Aménagement de l'axe	Aucun

Les gestionnaires identifiés pour chacune de ces zones ont été sollicités, afin d'indiquer si des mesures de lutte contre le bruit ont déjà été réalisées ou sont prévues dans ces zones. Elles sont précisées au paragraphe 5.

3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones à enjeux

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des niveaux inférieurs à :

- 68 dB(A) en L_{DEN} et 62 dB(A) en L_N pour le bruit routier.
- 73 dB(A) en L_{DEN} et 65 dB(A) en L_N pour le bruit ferroviaire.
- 71 dB(A) en L_{DEN} et 60 dB(A) en L_N pour le bruit des ICPE A.
- 55 dB(A) en L_{DEN} pour le bruit des aéronefs.

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur. Les objectifs définis pour les gestionnaires sont présentés en annexe 3, à titre indicatif.

Dans le cas des bâtiments exposés à des dépassements de seuils liés à des infrastructures pour lesquelles l'Etat réalise le PPBE (réseau routier de l'Etat concédé et non concédé), RFF ou RATP, l'instruction du 23 juillet 2008, indique que les objectifs retenus seront ceux de la politique de résorption des Points Noirs Bruit, pour les bâtiments en situation de dépassement de seuils et dans le respect de la règle de l'antériorité, Ils sont présentés en annexe 3.

4. Zones calmes de La Brie Francilienne

4.1 Définition des zones calmes de Pontault-Combault et Roissy-en-Brie

Une zone calme est définie dans le code de l'environnement (article L572-6) comme un « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». **Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures, et est en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines** (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...).

L'agglomération, en collaboration avec les communes a donc étudié différents sites répondant à ces critères. Les indicateurs cartographiques n'ont pas été retenus pour la définition car non représentatif d'une ambiance sonore en période diurne uniquement – période d'usage des zones potentiellement calmes.

La définition des zones calmes de La Brie Francilienne est la suivante :

« Les zones calmes de La Brie Francilienne sont des espaces publics de respiration en agglomération. Ces espaces sont ouverts et collectifs, interdits aux véhicules motorisés. Ce sont aussi des zones de vie ou de promenades entretenues, pouvant être ou non aménagées. Elles ne sont pas des zones sans bruit. Elles favorisent le vivre ensemble au travers éventuellement de manifestation publique. Le niveau sonore mesuré ponctuellement y est inférieur à 55dB(A). »

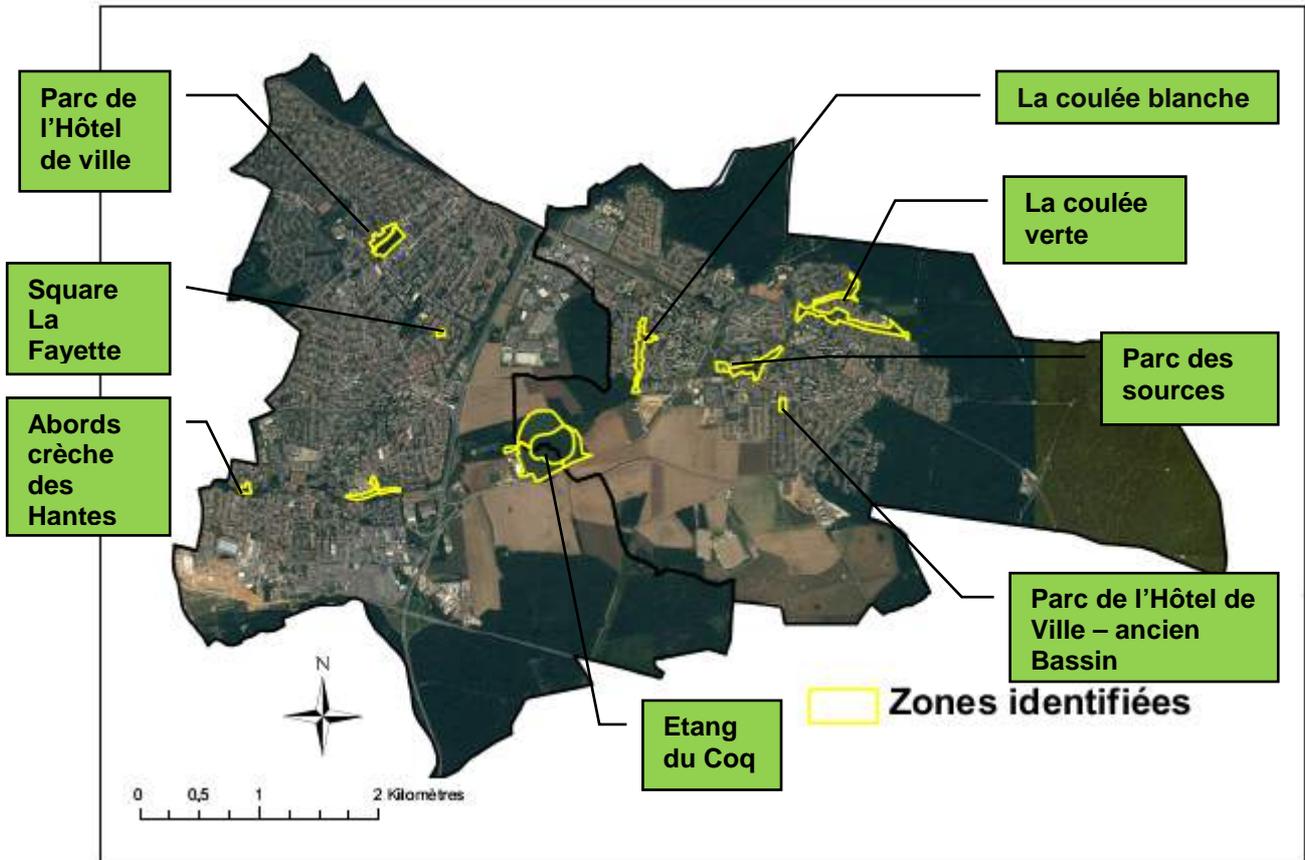
4.2 Localisation des zones calmes

3 zones calmes ont fait l'objet de mesures de 30 minutes, dont les résultats détaillés sont présentés en annexe 2. Les autres sites ont fait l'objet de prélèvements plus courts pour lesquels une indication de tranche de niveau sonore est fournie.

Nom	Commune	Paysage	Surface	Usage	Ambiance sonore mesurée indicative
Parc de l'Hôtel de Ville	Pontault-Combault	Verdure, arbres et petit bois, Mairie	4,9 ha	Promenade, détente, jeux d'enfants, médiathèque, kiosque	51 dB(A) en moyenne mesuré le 4 juillet 2013 de 11h15 à 11h45
Square La Fayette	Pontault Combault	Pelouse, arbres, buissons et massif de vivaces et graminées, habitations riveraines	0,3 ha	Promenade, détente, jeux pour enfants	45-50 dB(A)
Abords crèche des Hantes	Pontault-Combault	Pelouse, arbres, cours d'eau	1 ha	Promenade	45-50 dB(A)
Parc de l'Hôtel de Ville – Ancien bassin	Roissy-en-Brie	Pelouse, arbres, Route 1 ^{ère} avenue, Mairie, habitations riveraines	0,5 ha	Promenade, détente.	45-50 dB(A)
Parc des sources	Roissy-en-Brie	Différents types d'arbres (avec description : Arboretum), bassin et cours d'eau, massifs fleuris	3 ha	Promenade, détente, jeux d'enfants, skate parc	52 dB(A) en moyenne mesuré le 4 juillet 2013 de 10h50 à 11h20
La coulée verte (Pommier Picard)	Roissy-en-Brie	Présence d'arbres, chemins aménagés	6 ha	Promenade, détente	40-45 dB(A)
La coulée Blanche	Roissy-en-Brie	Présence d'arbres, chemins aménagés	4,8 ha	Promenade, terrain de pétanque	40-45 dB(A)

Nom	Commune	Paysage	Surface	Usage	Ambiance sonore mesurée indicative
Etang du Coq	Roissy-en-Brie et Pontault-Combault	Lac, bois, bâtiment Le Nautil	24,8 ha	Promenade, activités sportives, piscine	50 à 52 dB(A) en moyenne mesuré le 4 juillet 2013 de 12h20 à 12h50

Planche 5 - Cartographie des zones calmes de La Brie Francilienne



Commentaires :

- L'entretien du parc de l'étang du Coq est assuré par le SMAM (Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Morbras) qui a donné son accord pour l'identification de cette zone dans le présent plan.
- L'ensemble de ces zones recouvre une surface accessible au public d'environ 45,3 hectares, dont près de 25 hectares pour l'Etang du Coq.

5. Actions réalisées ces dix dernières années

Comme spécifié par les textes réglementaires, le PPBE contient un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des 10 dernières années, constituant autant d'éléments complémentaires au diagnostic territorial, et permettant d'avoir une vision globale de la politique de lutte contre le bruit menée sur le territoire.

Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces mesures réalisées ou engagées et les principaux documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire ont fait l'objet d'un examen.

Le projet de PPBE contient ci-dessous une distinction temporelle sur les actions, afin de se rapprocher des exigences réglementaires :

- De 1998 (ou avant) à juillet 2008.
- De août 2008 à 2013.

5.1 Partenaires

Infrastructures routières de l'Etat

L'Etat doit réaliser le PPBE pour sa voirie supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules an, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions dans un premier temps, dont la N104. Ce premier projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 6 juin au 6 août 2012, puis a fait l'objet d'un arrêté préfectoral le 1er février 2013.

Les objectifs de réduction du bruit sont définis par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres :

- Objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction du bruit à la source.
- Des objectifs d'isolation acoustique des façades.

Le projet de PPBE rappelle les mesures de prévention qui sont mises en place sur l'ensemble du territoire national :

- La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles (arrêté du 5 mai 1995 et 8 novembre 1999) qui permet d'éviter la création de nouveaux Points Noirs du Bruit.
- La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes (arrêté du 30 mai 1996, relatif au classement sonore des voies). Des prescriptions d'isolation doivent être respectées pour les nouvelles constructions situées dans les secteurs affectés par le bruit au titre du classement des voies qui a **été arrêté par le préfet de Seine-et-Marne le 12 mars 1999**.
- Le recensement des PNB déjà existants dans le cadre de l'Observatoire du Bruit.



Infrastructures ferroviaires de RFF

Des indications sur le traitement des Points Noirs du Bruit du réseau ferré de RFF figureront dans le PPBE de l'Etat de seconde échéance, et ce pour les axes circulés par plus de 30 000 passages de train par an. Aujourd'hui, aucun élément n'a donc été publié concernant les actions réalisées ou prévues par RFF.

Infrastructures routières du Conseil Général :

Le **Conseil Général** de Seine-et-Marne a élaboré son PPBE pour les voiries départementales supportant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an. Cette première échéance sera ensuite complétée avec les informations pour les voies supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an.

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 24 septembre au 24 novembre 2012, et le PPBE final a été adopté par le Conseil Général en séance du 26 avril 2013.

Dans ce document, le Conseil Général présente les actions réalisées au cours des 10 dernières années pour la lutte contre le bruit.

Les actions suivantes concernent le territoire de La Brie Francilienne :

- Coordination de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans le cadre d'un partenariat départemental.
- Communication et sensibilisation des Seine-et-Marnais avec la création du site <http://bruit.seine-et-marne.fr> afin de permettre à toutes les collectivités de publier leur cartes dans de bonnes conditions (contenu pédagogique, etc.) et la création d'une rubrique dédiée au bruit sur le site internet du Département.
- Depuis l'année 2000, quasiment tout le réseau départemental a fait l'objet d'un remplacement du revêtement. Le Département met en place des enrobés en secteurs habités, préférentiellement aux enduits qui sont plus bruyants.
- Mise en œuvre de section d'approche d'agglomération : zone de transition en entrée/sortie d'agglomération afin d'accompagner le passage de 90 à 50 km/h.
- Le Département a réalisé un certain nombre d'aménagements urbains, notamment en termes de requalification de voies. Ces aménagements ne favorisent pas toujours la diminution du bruit routier, néanmoins, les réductions de vitesses induites sont bénéfiques et profitent également à la sécurité.

Infrastructures de transport aérien

Paris-Orly :

L'aéroport d'Orly, situé à plus de 20 km à l'Ouest, dispose de deux outils de lutte contre les nuisances du trafic aérien :

- Le plan d'exposition au bruit (PEB) permet de limiter l'urbanisme dans une zone autour de l'aérodrome.
- Le plan de gêne sonore (PGS) permet d'indemniser les riverains survolés par les aéronefs.

L'aérodrome de Paris-Orly est doté d'un PPBE qui a fait l'objet d'un arrêté inter préfectoral propre le 14 mars 2013. Le document est annexé au Plan d'Exposition au Bruit approuvé le 21 décembre 2012, remplaçant celui de 1975.

Même si le territoire de La Brie Francilienne n'est pas concerné par les PEB et PGS, une gêne est indiquée par rapport aux survols et les actions menées dans le passé peuvent agir sur ce ressenti.

Le PPBE indique les actions réalisées depuis la création de l'aéroport d'Orly dans le cadre de la lutte contre les nuisances sonores :

- Actions touchant à l'exploitation de la plateforme : couvre-feu nocturne depuis 1968, limitation du nombre de créneaux horaires attribuables annuellement depuis 1994, réduction des couloirs de décollage pour limiter les nuisances depuis 2003.

- Dispositif d'aide à l'insonorisation des logements : selon le Plan de Gêne Sonore établi. Il est financé aujourd'hui par la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes), taxe acquittée par les compagnies pour tout décollage d'un appareil de masse maximale au décollage supérieure à 2 tonnes. Elle s'élève à 80 à 95% pour les travaux d'insonorisation sur présentation des montants réglés. Depuis 2010, un décret prévoit un mécanisme d'avance. La Commission Consultative d'Aide aux Riverains (CCAR) est réunie tous les 3 mois et se prononce sur l'attribution des aides aux riverains. Cette taxe a également un rôle incitatif pour les compagnies aériennes, car elle est calculée en fonction de critères de période horaires et classification acoustique des aéronefs.
- Renforcement de l'information des riverains et de la concertation entre les acteurs :
 - Création de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) qui réunit autour du préfet les parties prenantes intéressées par toutes les questions qui concernent l'impact environnemental de l'activité aéroportuaire.
 - Création de la maison de l'environnement en 1996, destinée à l'information des riverains.
 - Information sur les mesures de bruit et trajectoires des aéronefs : application informatique VITRAIL – Visualisation des TRajectoires des Avions et des Informations en Ligne disponible depuis 2005 à la Maison de l'Environnement et au sein des collectivités locales en ayant fait la demande.
 - Représentation cartographique des flux de trajectoires pour des journées « type » de configuration face à l'Est et face à l'Ouest.
- Dispositif de sanctions en cas de non-respect des restrictions d'exploitation : prononcées par l'ACNUSA depuis 1999.

En 2009, Bruitparif a réalisé une étude autour des grands aéroports d'Ile-de-France comprenant une large campagne de mesures. L'un des sites instrumentés se situe au nord de la commune d'Ozoir-la-Ferrière à quelques centaines de mètres de Roissy-en-Brie. Les résultats de cette mesure montrent qu'en configuration Ouest (aéronefs à l'atterrissage), le niveau moyen en Lden est de 57,2 dB(A) et 71% des aéronefs, soit 230 passages journaliers, génèrent des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A).

Aérodrome de Lognes-Émerainville

L'aérodrome de Lognes Émerainville, situé à 3 km au Nord, est destiné principalement aux activités de loisirs.

La Commission Consultative de l'Environnement (CCE) réunit tous les ans les propriétaires, les usagers et les riverains de l'aérodrome. Elle permet à chacune des parties prenantes d'évoquer ses intérêts ou ses difficultés dus à la présence de l'infrastructure. Le bruit est un sujet largement évoqué en raison de la gêne ressentie par les riverains, y compris les habitants de Roissy-en-Brie.

Les principaux points évoqués sur le thème du bruit sont listés ci-dessous :

- La population riveraine se plaint notamment du non-respect par certains aéronefs des trajectoires autorisées.
- Le PEB de l'aérodrome est en cours de révision.
- ADP a lancé un programme d'étude nommé « CALYPSO » dont l'objectif est de qualifier l'ensemble des aéronefs utilisés par un indice de bruit qui serait facile à interpréter. Les aéronefs les plus bruyants seraient à terme écartés.
- Bruitparif a réalisé une campagne de mesure sur des sites habités et exposés au bruit des aéronefs. Les résultats seront prochainement disponibles.

5.2 La Communauté d'Agglomération La Brie Francilienne

La CABF depuis sa création en 2010 effectue un recensement des plaintes liées aux nuisances sonores et une transmission aux services et organismes compétents.

La CABF a envoyé un courrier daté du 17 juillet 2012 pour alerter les services de l'Etat des nuisances sonores ressenties par les gens du voyage dont l'aire d'accueil est implantée à Pontault-Combault à moins de 90 mètres de la N104. L'agglomération a ainsi demandé que dans le cadre de l'élargissement de la N104, des mesures de protection soient prises pour protéger cette population malgré l'absence d'un cadre réglementaire précis.

La CABF a fait réaliser des mesures pour objectiver certaines situations, dont une zone qui fait l'objet de plaintes de riverains située à proximité de la gare de Pontault-Combault. Le fiche détaillée est présentée en annexe 2.

5.3 Communes et SMAM

Roissy-en-Brie et SMAM

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
ZAC des Grands Champs, approuvée le 30 septembre 1999	Zone 30. Piste cyclable. Création d'un merlon répertorié dans la carte de bruit. 10 ha d'espaces verts entretenus par la commune.	Réduire le bruit lié au passage des trains, s'agissant d'une zone résidentielle.	Après 1999.	Financé par l'aménageur .	Voir carte de bruit.
ZAC du Ru du Moulin-la Forge, approuvée le 15 février 2005	Zone 30. Piste cyclable. Réfection route de Pontault. 1 ha d'espaces verts.	Réduire la vitesse des véhicules.	Après 2005.	Financé par l'aménageur .	Voir carte de bruit.
PLU approuvé le 13 décembre 2004	Plan des circulations douces. Arrêté de Classement des infrastructures terrestres et prescriptions d'isolation acoustique dans le PLU.	Prise en compte du plan dans les projets d'aménagement et de construction.	ZAC. Contrat triennal de voirie (cf. services techniques).	Financé par les aménageurs ou par la commune avec subventions (CTV).	Voir carte de bruit.
PLU : les opérations situées dans les zones de bruit doivent respecter les normes d'isolation acoustique	Le long de la ligne SNCF, RD21, RD 361 et Première Avenue.	/	/	Opérations privées.	/
La ville est entourée de forêts	Forêts, bois et bosquets inscrits en Espaces Boisés Classés au PLU.	/	/	Gestion ONF et région.	Préservation du cadre de vie.
Il subsiste de nombreuses terres agricoles	Certaines font partie de la future charte forestière, d'autres sont classées en zones naturelles, d'autres en zones à urbaniser.	/	/	Terres privées.	Préservation du cadre de vie, de l'activité agricole.

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Près de 100 hectares d'espaces verts dans la ville	Entretien des espaces par la ville.	Lieux de promenades. La campagne dans la ville.	Au fil du temps.	Gestion par la commune.	Privilégie les promenades à pied, la découverte de la ville par les piétons.
Aménagement d'une liaison entre le bois des Berchères et la forêt Notre Dame, entre la forêt de Notre Dame et le bois Prieur	Création d'une liaison inter-forêts de 70 ha entre Notre Dame et le Bois Prieur par l'ONF. Projet de classement en forêt de protection (charte forestière).	Préservation des liaisons forestières dans le cadre de la ceinture verte Ile de France.	Liaison inter forêts : réalisée après 2009 forêt de protection : décret en Conseil d'Etat.	Liaison inter-forêts financée par l'ONF. PRIF : Région (Mais entretien futur par communes).	Préservation du cadre de vie.
Aménagement du parc des sources	Plantations, jeux pour enfants, Roissy en vacances.	Zone de détente, poumon au sein de la ville.	Au fil du temps.	Gestion par la commune.	Lieu très apprécié des roisséens.
Aménagement de l'étang du coq en zone de sport, loisirs	<p>Classement en zone N au PLU.</p> <p>Aménagement d'un parcours sportif qui a été retiré en 2010 en raison de dégradations qui le rendaient dangereux.</p> <p>Mise en place de panneaux de signalisation interdisant l'accès aux Moto, Auto, VéloMOTEUR, cyclomoteur et Quad.</p> <p>Limitation visuelle de la RN104, par arrêt du fauchage des parcelles du Nord de l'Etang appartenant au SMAM (en jaune sur la carte ci-dessous). Souhait de relier à terme le Bois des Berchères et le bois de la Propriété Goffi : restauration d'un corridor biologique.</p> 	<p>Prise en compte de la vocation du lieu dans le PLU.</p> <p>Améliorer l'usage de loisirs du lieu</p> <p>Limiter le bruit et les risques d'accidents</p> <p>Zone de fauche difficile (causes techniques et financières). Avantages paysager, écologique et en terme de biodiversité.</p>	<p>2004</p> <p>Avant 2004</p> <p>Avril 2012</p> <p>Depuis 2010</p>	<p>Financé par le SMAM.</p>	<p>Zone interdite aux véhicules moteurs mais difficulté de faire respecter l'interdiction.</p> <p>Limiter l'effet visuel et les nuisances sonores provenant de la francilienne</p>
Zones 30	Rue Pasteur (de la rue Laperouse à l'avenue Panas). Rue Monod (de la rue Aimé Bonpland à la rue des Châtaigniers).	/	/	/	/
Kaufman : 29 logements sociaux 1 ^{ère} avenue	Permis de construire délivré le 17 mars 2010.	Créer des logements et notamment sociaux.	2012	Opération privée.	/

Pontault-Combault

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Insonorisation salle Zappa	Conservatoire.	Nuisances sonores des percussions.	2009	30000	/
Insonorisation studio danse	Ferme briarde.	Nuisances sonores perturbant le voisinage.	/	/	/
Création de pistes cyclables	Rue des Près St Martin (2002,2004), rue de l'Orme au Charron (2002), avenue de Caminha (2005,2011), rue des Tilleuls (2008-2010).	/	2002-2011	/	/
Remplacement de fenêtres 4/16/4	Ecole Pajot (350m ² , 2009), Ecole Néruda (300m ² , 2010), Ecole Maternelle Barberet (168m ² , 2011), Ecole maternelle Prévert (156m ² , 2012), Ecole élémentaire Dubus (586m ² , 2012).	/	2009-2012	/	/
PLU approuvé le 21 septembre 2011	Arrêté de Classement des infrastructures terrestres et prescriptions d'isolation acoustique dans le PLU.	Prise en compte du plan dans les projets d'aménagement et de construction.	2011	Financé par les aménageurs	/
Sensibilisation usage du vélo	Journée de sensibilisation à la pratique du vélo mode déplacement alternatif à la voiture, et informations sur les pistes cyclables	Transfert modal	/	/	/

Commentaire :

- Les communes et le SMAM, de part leurs actions réalisées dans le passé, ont participé à l'amélioration de l'environnement sonore sur des aspects de diminution de circulation de véhicules (développement des modes doux), aménagements de zones à ambiance sonore modérée, isolation de bâtiments sensibles...

6. Actions pour un environnement sonore de qualité

6.1 Cadre législatif

Les actions inscrites dans ce plan s'appuient sur un cadre législatif intervenant aussi bien dans le cas de réduction des nuisances sonores que dans le cas de protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets. Il est donc rappelé ci-dessous.

6.1.1 Bruit des infrastructures de transports terrestres : routes et fer

Réduction des nuisances sonores des transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur deux textes fondamentaux :

- La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application : Rattrapage des points noirs du bruit des transports terrestres. Basé sur le diagnostic du classement des voies, des bâtiments sensibles au bruit sont identifiés sur la base de critères acoustiques et d'antériorité par rapport à la voie.
- Directive européenne 2002/49/CE – loi du 26 octobre 2005 - Cartes du bruit et PPBE :
- Le Préfet de Département réalise les cartes de bruit pour les voiries de plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les cartes pour les voies routières de plus de 6 millions de véhicules par an, approuvées par l'arrêté préfectoral du 8 novembre 2010, et voies ferrées de plus de 60 000 passages, approuvées le 2 juin 2010 sont disponibles au lien suivant : <http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Evaluation-et-gestion-du-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Les-cartes-de-bruit-consultation>.
- Les gestionnaires d'infrastructures sont impliqués dans la réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat, pour les axes circulés à plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les éléments sont transmis par les gestionnaires au Préfet de département pour lui permettre de réaliser les PPBE des axes du réseau routier et ferroviaire, hormis pour le Conseil Général qui établit son propre PPBE. Le PPBE de l'Etat pour les axes routiers de plus de 6 millions de véhicules par an, approuvé le 1^{er} février 2013 est consultable au lien suivant : <http://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Evaluation-et-gestion-du-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres/Plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE-de-l-Etat>.

La circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement a proposé une harmonisation des deux cadres. Ainsi les PPBE conduits par l'Etat sur le réseau routier national et le réseau ferroviaire doivent proposer prioritairement des solutions pour traiter les bâtiments points noirs de bruit.

Protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets de transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur la loi du 31 décembre 1992, reprise dans les articles L571-1 à L571-26 du livre V du Code de l'Environnement. Il s'agit de prendre en considérations deux situations différentes :

- Les projets de réalisation de voies nouvelles (ou voies faisant l'objet d'une modification), doivent être accompagnés de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances excessives pour les bâtiments sensibles présents à ses abords. La première réglementation de ce type date de 1978 et n'est pas rétroactive.
- Les bâtiments venant s'édifier en bordures d'infrastructures existantes dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade (définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013). Le classement des infrastructures de transport

terrestre est annexé au document d'urbanisme. A titre d'exemple, l'arrêté de classement sonore du réseau de l'Etat, concédé et non concédé a été remis à jour récemment et est en date de janvier 2002.

6.1.2 Bruit des aéronefs

La protection des riverains situés à proximité d'aéroports ou aérodromes classés par les services de l'Etat est associée à deux aspects :

- Subventionnement à la mise en place d'isolation des bâtiments déjà présents dans des zones jugées soumises au bruit (identifiées dans les Plans de Gêne Sonore des aéroports).
- Limitation à l'urbanisation nouvelle dans des zones potentiellement soumises au bruit actuel et futur (identifiées dans les Plans d'Exposition au Bruit des aéroports).

Le certificat d'urbanisme fourni par les communes concernées doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

La Directive Européenne impose la réalisation de cartes de bruit et PPBE pour les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, puis d'un PPBE associé.

6.1.3 Bruit des industries

Les niveaux sonores relevés chez les riverains d'activités classées ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) font l'objet d'une surveillance régulière. Des seuils admissibles sont fixés dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter propres à chaque installation et contrôlés. Des actions de rattrapage doivent être réalisées par le gestionnaire du site dans le cas de dépassements. Les services de l'Etat (DRIEE) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

6.2 Orientations stratégiques pour le territoire

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire. Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin ;

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

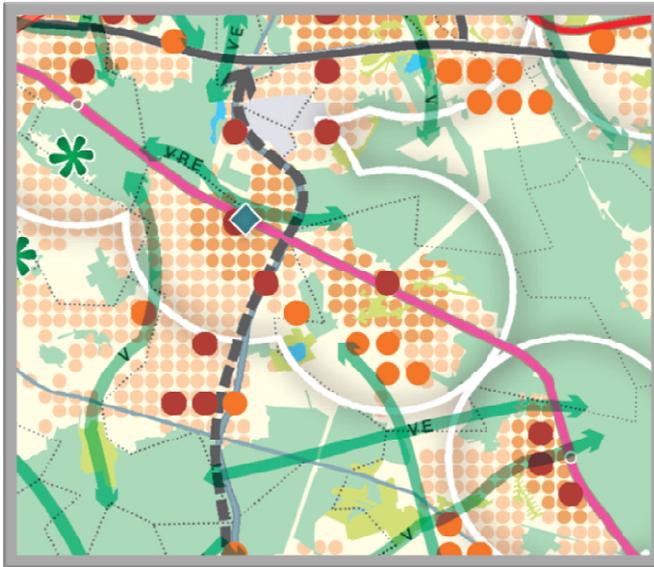
Leur contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie. Les documents examinés sont les suivants : Schéma directeur de la région Ile-de-France, Plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France, SCOT de la frange ouest du Plateau de la Brie, PLU des communes, Schéma directeur des déplacements et du stationnement de Pontault-Combault.

Des points de vigilance se dégagent sur plusieurs aspects :

- Densification urbaine.
- Projets routiers.
- Gestion des déplacements.

Secteurs de densification urbaine

Extrait de la carte de destination générale des différentes parties du territoire (SDRIF2012)



Les espaces urbanisés

-  Espace urbanisé à optimiser
-  Quartier à densifier à proximité d'une gare
-  Secteur à fort potentiel de densification

Les nouveaux espaces d'urbanisation

-  Secteur d'urbanisation préférentielle
-  Secteur d'urbanisation conditionnelle

 Limite de la mobilisation du potentiel d'urbanisation offert au titre des secteurs de développement à proximité des gares

 Pôle de centralité à conforter

Les fronts urbains d'intérêt régional

-  Les espaces agricoles
 -  Les espaces boisés et les espaces naturels
 -  Les espaces verts et les espaces de loisirs
 -  Les espaces verts et les espaces de loisirs d'intérêt régional à créer
- Les continuités**
-  Espace de respiration (R), liaison agricole et forestière (A), continuité écologique (E), liaison verte (V)
 -  Le fleuve et les espaces en eau

Points de vigilance :

Les secteurs des deux gares ainsi que les quartiers résidentiels situés le long de l'axe N104 à Pontault-Combault ont vocation à être densifiés :

- Accroissement de la population exposée au bruit des grands axes de transports.
- Vigilance dans la construction et le respect des isolations acoustiques.

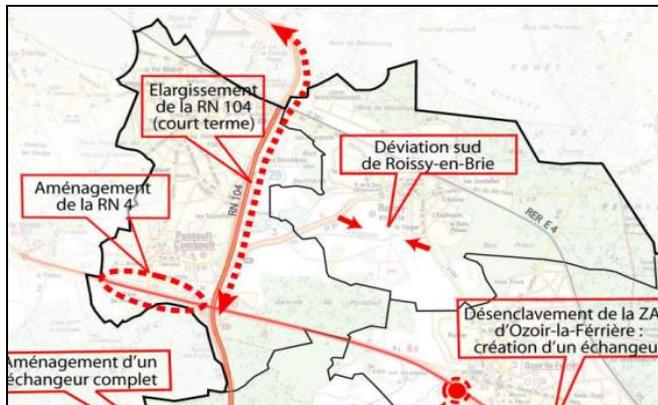
Au sud de Roissy-en-Brie, un secteur a vocation à être urbanisé :

- Zone impactée par le passage des avions, notamment les atterrissages fréquents vers l'aéroport d'Orly.
- Sensibiliser les nouveaux arrivants.

Les secteurs d'urbanisation de Pontault-Combault s'orientent a priori vers des zones d'activités.

Projets sur le réseau routier

Extrait du document graphique sur les projets sur le réseau routier (SCOT)



Points de vigilance :

Elargissement de la RN104 :

- Accroissement du trafic et du bruit.
- Suivre la mise en place des protections acoustiques associées. Eviter la construction de zone d'habitat à proximité de l'axe.

Aménagement de la RN4 :

- Zone peu sensible.
- Veiller au maintien des activités le long de l'axe.

Déviation Sud de Roissy-en-Brie :

- Création d'une zone de bruit sur un secteur en voie d'urbanisation.

Schéma directeur des déplacements et du stationnement de Pontault-Combault

Extrait du schéma directeur des déplacements et du stationnement



Voies communales de report, pénétrantes ou inter-quartiers :

- Vérifier le trafic journalier et classer la voie si nécessaire.

6.3 Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir

De même que pour les services de La Brie Francilienne, chacun des gestionnaires des infrastructures du territoire a été sollicité pour apporter sa contribution au PPBE, et indiquer les actions ou politiques relatives à l'environnement sonore.

Les actions inscrites dans le cadre de ce Plan de prévention pour un environnement sonore de qualité sont déclinées selon les niveaux décisionnels ci-après.

6.3.1 Actions portées par l'Etat en qualité de gestionnaire d'infrastructures routières

L'Etat prévoit dans son PPBE, un programme d'actions sur 2011-2013 avec :

- Des actions de prévention des nuisances sonores : révision du classement sonore datant de 1999, contrôle ponctuel d'isolement acoustique de logements neufs.
- Des actions de réduction des nuisances sonores : études acoustiques, traitements de façade et protection à la source.

Dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies de la Route Nationale 104 entre l'Autoroute A4 et la Route Nationale 4, des écrans vont être mis en place afin d'obtenir en façade des niveaux sonores n'excédant pas 65 dB(A) selon l'indicateur LAeq(6h-22h) en façade des habitations. Cela concerne notamment la commune de Pontault-Combault.

Des PNB potentiels ont été identifiés le long de cet axe et sont en cours de validation par l'observatoire du bruit des services de l'Etat.

La DDT77 attend la finalisation des cartes de bruit de la deuxième échéance de la directive européenne 2002/49/CE pour déterminer des zones calmes, et participe à un groupe de travail régional sur les critères de détermination des zones. La DDT77 suggère une concertation avec les collectivités locales désirant créer ou préserver une zone calme à proximité d'une infrastructure nationale.

6.3.2 Actions portées par RFF en qualité de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

Aucun élément n'a été publié concernant les actions envisagées par RFF dans les 5 ans à venir.

6.3.3 Actions portées par le Conseil Général en qualité de gestionnaire d'infrastructures routières et zones potentiellement calmes

Dans son projet de PPBE, le Conseil Général de Seine-et-Marne présente ses actions autour des 4 axes suivants :

- Intervention sur les zones à enjeux : les axes du territoire de La Brie Francilienne n'ont pas été retenus dans la priorisation des axes à enjeux, malgré la présence de bâtiments sensibles au-dessus des seuils le long de l'axe D21 à Roissy-en-Brie.
- Evaluation, sensibilisation et communication : mises en œuvre d'actions de prévention et de réduction du bruit et participation active aux démarches de lutte contre le bruit mises en œuvre par d'autres organismes tels que Bruitparif ou les services de l'Etat.
- Prise en compte du bruit dans les pratiques du Département : prise en compte du bruit des chantiers, mise en place de revêtements phoniques si nécessaire, participation active à la mise en œuvre de l'écotaxe poids-lourds par l'Etat.
- Soutien au développement des transports en commun et des modes de déplacements doux : mise en œuvre du PDU IdF, projet de territoire de Seine-et-Marne 'Mobilités', projets de Transport en Commun en Sites Propres (TCSP sur N104 notamment), animation du site <http://www.covoiturage77.fr>, Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC).

Le Conseil Général n'a pas souhaité identifier de zones calmes mais reste ouvert à des discussions avec les collectivités qui souhaitent délimiter une zone calme à proximité de ses infrastructures.

6.3.4 Actions portées par la Communauté d'agglomération

Les actions portées par la communauté d'agglomération sont de 4 ordres :

- La **réduction des nuisances sonores** dans les zones à enjeux.
- Préservation et mise en valeur des **zones calmes**.
- L'**anticipation** de l'évolution du territoire.
- L'amélioration de la **connaissance** du bruit sur le territoire.

Elles sont déclinées ci-dessous selon ces thématiques.

Thème 1	Diminuer le bruit dans les zones à enjeux
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Sollicitation des gestionnaires pour la réduction du bruit dans les zones à enjeux identifiées. • Veille sur l'avancée des actions lancées dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire. • Veille sur l'avancée de réalisation des PPBE des gestionnaires non encore effectués pour les RD et RN circulées par plus de 3 millions de véhicules par an, Voie ferrée. • Information et recherche de solutions combinées dans les situations de multiexposition avec les gestionnaires concernés. • Partage des outils de fiabilisation des situations à enjeux : communication aux gestionnaires des résultats de mesures réalisées dans les zones à enjeux, ressenti de la population... • Fiabilisation de la mise à jour des cartes de bruit : communiquer à l'autorité compétente pour la mise à jour des cartes les données mises à jour ayant un impact sur la cartographie du bruit (trafics, vitesses, écrans, merlons, nouveaux bâtis sensibles au bruit si possible au format SIG...), et être attentif à leurs demandes de vérifications de bases de données le cas échéant. <p><i>Une présentation des principes d'actions de réduction du bruit routier est consultable en annexe 4.</i></p>
Thème 2	Préservation et mise en valeur des zones calmes
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Informer et sensibiliser les services, les scolaires et le public (signalisations, communications, articles, expositions, enquêtes...). • Mener une réflexion sur l'usage de la zone, et les possibles conflits d'usage, à l'intérieur du lieu ou vis-à-vis de l'environnement extérieur. • Réaliser un suivi de l'environnement sonore via les cartes de bruit, ou via des mesures de bruit régulières. • Développement de l'attractivité des zones calmes sur : <ul style="list-style-type: none"> • L'aspect fonctionnel (accessibilité, commodités, aménagements). • L'aspect humain / relationnel (convivialité, fréquentabilité). • L'ambiance sensible (éléments naturels, ambiance sonore, esthétique). • L'usage et le confort du lieu (activités, propreté, sécurité). • Réflexion avec les communes sur les moyens de préservation des zones calmes pour en maîtriser l'exposition au bruit.

Thème 3	Anticiper l'évolution du territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"> ● Intégration de l'acoustique dans les questions d'aménagement du territoire, notamment à l'aide de la diffusion d'une note d'information aux élus et techniciens sur les questions acoustiques et formations internes en collaboration avec les communes. ● Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction (en soutien des communes). ● Etude attentive de l'impact acoustique généré par de nouveaux projets d'infrastructures (création, modification) et mobilisation pour la mise en place de traitement directement à la source au maximum (plus efficaces à long terme que les traitements des bâtiments). ● Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics. ● Veille à l'avancée de la réalisation du PEB de Lognes-Émerainville. ● Communication aux services de l'Etat des données de trafic sur les voies circulées par plus de 5000 véhicules/jour afin de fiabiliser l'information du classement des voies et protéger ainsi les futures constructions. Au besoin, réalisation de comptages. ● Réflexion à la réalisation d'une charte des chantiers, notamment avec l'étude des documents existants au sein d'autres collectivités dans un premier temps. ● Réflexion sur les moyens qui pourraient être mis en œuvre pour réduire les nuisances au sein de l'aire d'accueil des gens du voyage, après objectivation par des mesures de ces dernières. <p><i>Des recommandations générales pour les projets d'aménagements sont consultables en annexe 5.</i></p>

Thème 4	Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"> ● Réalisation d'un outil de suivi pour recensement des plaintes liées au bruit dans l'environnement et transmission aux services compétents. Information continue de La Brie Francilienne par les communes : objectif « une personne référent bruit ». ● Réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores, en fonction des besoins. ● Réalisation de mesures longue durée (plusieurs jours) du bruit des aéronefs, en collaboration avec la DGAC et Bruitparif, afin d'objectiver la gêne. Une analyse des émergences pourrait être effectuée ainsi qu'un estimatif du niveau sonore généré par les différents types d'avions survolant le territoire. ● Sensibilisation des usagers de l'aérodrome de Lognes au bruit généré chez les riverains sur la base de l'analyse des mesures réalisée. Sensibilisation aux problèmes de bruit associés aux déviations des couloirs définis. ● Veille sur les activités potentiellement bruyantes sur le territoire et accompagnement des plaignants dans leur relation avec l'activité gênante. ● Mise en place d'actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit. ● Communication sur le site internet de l'agglomération des actions des gestionnaires (renvoi vers PPBE). ● Pérenniser l'adhésion de l'agglomération à l'observatoire régional du bruit : Bruitparif et veille sur les études menées par l'observatoire.

6.3.5 Communes et SMAM

Les actions prévues pour les 5 ans à venir sont présentées dans le tableau ci-dessous et concernent des projets d'aménagements de Roissy-en-Brie et du SMAM.

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (Raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Coopimo : 29 logements HQE avenue de la Malibran, parcelle AI n°30.	Permis de construire délivré le 22 juillet 2011.	Créer des logements et notamment sociaux.	2013-2014	Opération privée.	/
Sodearif : 238 logements HQE avenue de la Malibran.	Permis de construire délivré le 2 mai 2012.	Restructurer le quartier en créant des logements et notamment sociaux, ainsi qu'un NETTO.	Inconnue à ce jour.	Opération privée.	/
Future ZAC Sud.	Zone sud de la ville, sur 23 ha de terres agricoles 500 logements HQE.	/	Inconnue à ce jour.	ZAC privée.	/
Apaiser l'Etang du Coq	<p>Pose de 3 passages anti-moto (sur les accès piétons principaux) et aménagement de 465 mètres de fossés anti-moto</p> <p>Réflexion à la pose de clôtures, sur tout ou partie des terrains du SMAM</p> <p>Réflexion à la mise en place de murs végétaux en bordure de site</p> <p>Réflexion à la diminution des niveaux sonores des hauts parleurs du Nautil</p>	<p>Limiter l'accès aux engins à moteur à l'Etang du Coq</p> <p>Diminuer les nuisances sonores des voies routières et du Nautil</p>	Dès 2013	SMAM	/

7. Suivi et implications du plan d'actions

Le bilan du PPBE se fera tous les 5 ans, conformément aux dispositions réglementaires.

7.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

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

Par contre, l'efficacité des actions curatives précisées dans le PPBE sera appréciée en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Ces indicateurs se baseront notamment sur :

- Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

7.2 Suivi du plan d'action

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Le suivi des actions sera réalisé annuellement par la CABF. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation annuelle au sein des instances concernées afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires.

7.3 Mise en cohérence des outils

Le PPBE, bien que document non opposable est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants et à venir, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

Annexe 1. Glossaire

Eléments généraux :

CABF : Communauté d'Agglomération de La Brie Francilienne

PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

CSB : Cartes Stratégiques de Bruit composés d'éléments graphiques et d'un résumé non technique contenant les statistiques d'exposition au bruit de la population et établissements sensible

Organismes :

DREAL : Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

RFF : Réseau Ferré de France

CG77: Conseil General de Seine-et-Marne

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

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

DRIEE : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie

SMAM : Syndicat Mixte pour l'Aménagement du Morbras

Eléments techniques :

dB(A): décibel de pression acoustique

PNB : Point Noir de Bruit

SIG : Système d'Information Géographique

Lden, Ld, Ln : L'intensité sonore d'une source donnée varie au cours du temps et notamment dans la journée, sa perception par l'être humain est aussi différente en journée ou pendant la nuit. La perception de l'intensité sonore par l'être humain est différente en journée, le soir et pendant la nuit. "Lday" (ou "Ld"), "Levening" (ou "Le") et "Lnight" (ou "Ln") sont des indicateurs du niveau sonore pendant le jour (de 6h à 18h), le soir (de 18h à 22h) et la nuit (de 22h à 6h). Ils sont exprimés en dB(A) et correspondent à des moyennes sur les périodes de temps concernées.

Les intitulés de ces indicateurs proviennent de la langue anglaise : L pour Level = niveau, day = jour, evening = soir et night = nuit. De plus, une pondération de +5 dB(A) est appliquée à la période du soir et de +10 dB(A) à celle de la nuit, pour tenir compte du fait que nous sommes plus sensibles au bruit au cours de ces périodes. Les indicateurs de bruit Lden et Ln sont utilisés pour l'élaboration des cartes stratégiques du bruit (il s'agit d'une exigence réglementaire). Ils correspondent à des moyennes temporelles et traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé (*source* : <http://bruit.seine-et-marne.fr>).

Annexe 2. Fiches détaillées des mesures


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM1</h1>	<i>Emplacement :</i> En bordure de voirie
	<i>Adresse :</i> 35 rue du chemin de fer 77340 Pontault Combault
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i> En champ libre
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur


Protocole de mesures :

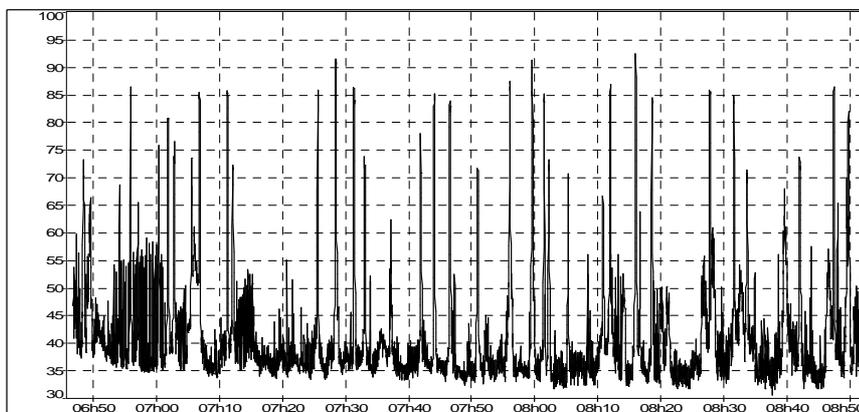
Intervenant : Benjamin VERON
Sonomètre : Solo 13 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 06:45
au jeudi 4 juillet 2013
à 08:52
Durée: 2h06

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		68,5	33,3	34,0	37,6	51,7	60,3

Comptage	Durée	15 trains/h	
-----------------	--------------	-------------	--

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Trafic ferroviaire (RER)	(+++)
- Trafic routier local	(++)
- Nature (oiseaux)	(++)
- Trafic aérien	(+)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM2</h1>	<i>Emplacement :</i> En bordure de voirie	
	<i>Adresse :</i> 23 rue Léon Jouhaux 77340 Pontault Combault	
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i> En champ libre	
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur	

Protocole de mesures :

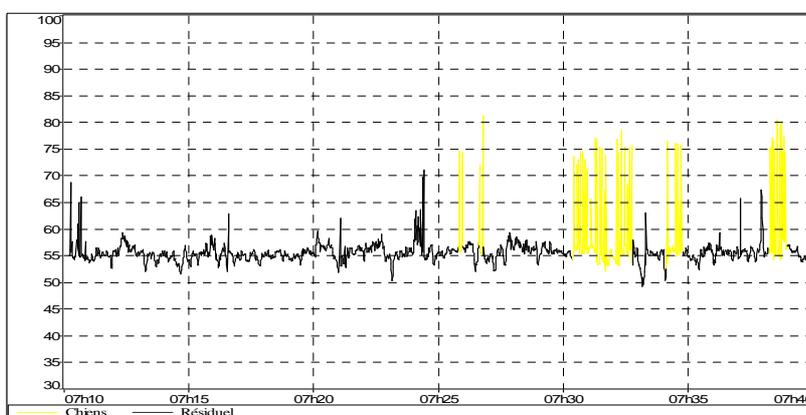
Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 10 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 07:10
au jeudi 4 juillet 2013
à 07:40
Durée: 0h30

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		56,0	53,1	53,7	55,2	56,9	57,6

Comptage	Durée	Pas de comptages

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Trafic de la RN104	(+++)
- Trafic routier local	NP
- Trafic aérien	(++)
- Chiens	(+++)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM3</h1>	<i>Emplacement :</i> En bordure de voirie	
	<i>Adresse :</i> Rue des Chardonnerets 77340 Pontault Combault	
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i> En champ libre	
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur	

Protocole de mesures :

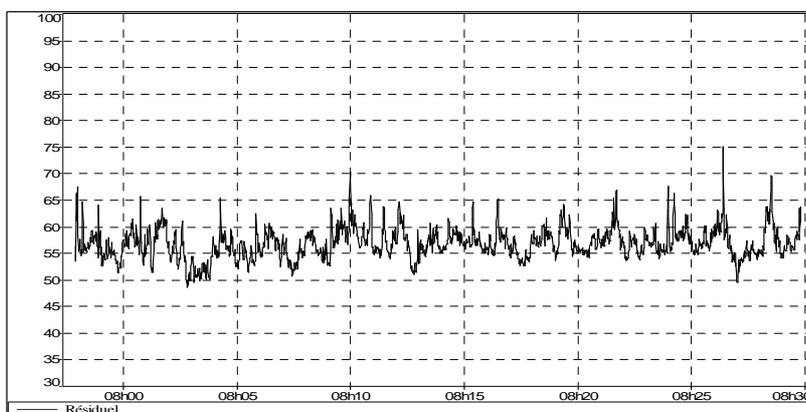
Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 10 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 07:57
au jeudi 4 juillet 2013
à 08:30
Durée: 0h32

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		58,1	52,2	53,2	56,5	60,2	62,0

Comptage	Durée		
		2 150 veh/h	6 %PL

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Trafic de la D604	(+++)
- Trafic aérien	(++)
- Trafic local	(+)
- Travaux (engins de chantier, marteau piqueur)	(+++)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM4</h1>	<i>Emplacement :</i> Aire d'accueil des gens du voyage
	<i>Adresse :</i> Rue Jean Cocteau 77340 Pontault Combault
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i> En champ libre
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur


Protocole de mesures :

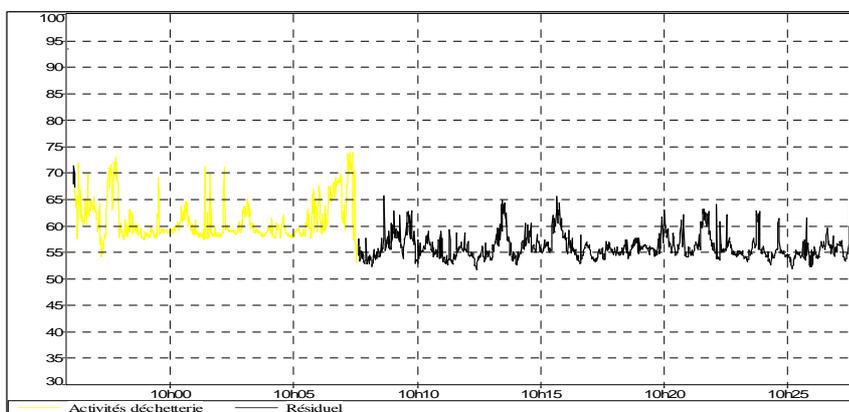
Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 10 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 09:55
au jeudi 4 juillet 2013
à 10:27
Durée : 0h32

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		65,2	53,4	53,9	56,9	62,6	65,7

Comptage	Durée	Pas de comptages

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Déchetterie (déchargement de benne, passage de PL)	(+++)
- Trafic routier sur la N104	(++)
- Trafic aérien	(++)
- Activité riverain	NP

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible



FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM5</h1>	<i>Emplacement :</i> En bordure de voirie	
	<i>Adresse :</i> En face au 22 avenue Foch 77680 Roissy-en-Brie	
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i> En champ libre	
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur	

Protocole de mesures :

Intervenant : Benjamin VERON
Sonomètre : Solo 13 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

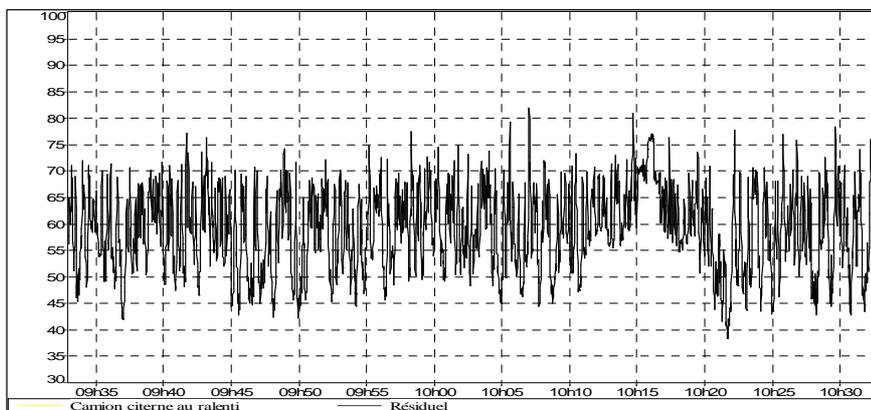
Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 09:33
au jeudi 4 juillet 2013
à 10:33
Durée : 1h00

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		64,5	46,1	48,1	58,8	68,2	70,0

Comptage	Durée	426 Véh/h	2% PL

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :



Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Trafic sur la D21 (Avenue Foch)	(+++)
- Nature (oiseaux)	(+)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PM6</h1>	<i>Emplacement :</i>	En bordure de voirie
	<i>Adresse :</i>	Coté Est du tunnel Rue de l'Est 77340 Pontault Combault
Bruit ambiant	<i>Exposition :</i>	En champ libre
	<i>Hauteur :</i>	1,5 m de hauteur


Protocole de mesures :

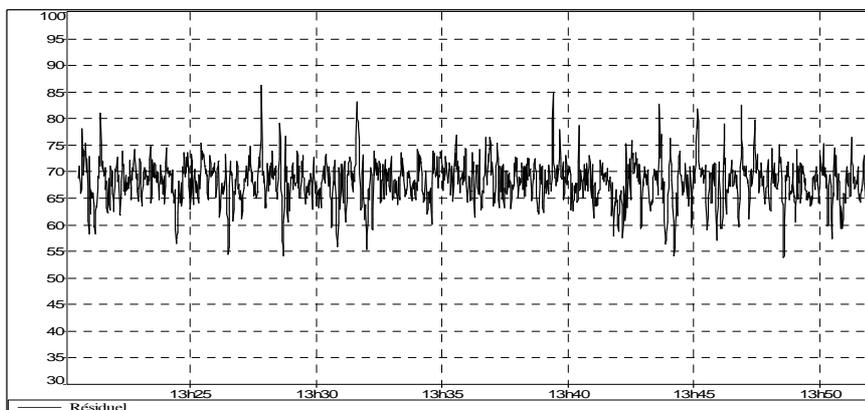
Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 13 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 13:20
au jeudi 4 juillet 2013
à 13:52
Durée : 0h31

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		69,8	61,0	63,1	68,1	72,1	73,4

Comptage	Durée	2100 Véh/h	2% PL

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit	Jour
- Trafic routier local (tunnel + rue de l'Est)	(+++)
- Bruit de la gare RER de Pontault Combault - Emerainville	(++)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible


FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PMZC1</h1>	<i>Emplacement :</i> Parc de l'hôtel de ville
	<i>Adresse :</i> Au centre du Parc 77340 Pontault Combault
Zone calme	<i>Exposition :</i> En champ libre
	<i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur

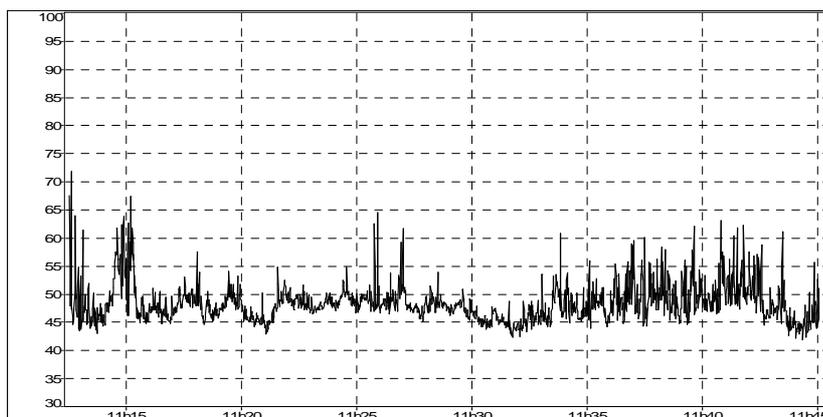

Protocole de mesures :

Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 10 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 11:12
au jeudi 4 juillet 2013
à 11:45
Durée: 0h33

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		50,7	44,2	44,9	47,7	52,1	54,3

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :

Ecoute active sur site :

Sources de bruit extérieures au site	Jour
- Tondeuse (vers 11h15)	(+++)
- Activité dans le parc (enfants, passant...)	(++)
- Trafic local autour du parc	(+)
- Nature (oiseaux)	(+)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible



FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

<h1>PMZC2</h1>	<i>Emplacement :</i> Parc des Sources
	<i>Adresse :</i> Près du petit pont, au centre du parc 77680 Roissy-en-Brie
Zone calme	<i>Exposition :</i> En champ libre <i>Hauteur :</i> 1,5 m de hauteur



Protocole de mesures :

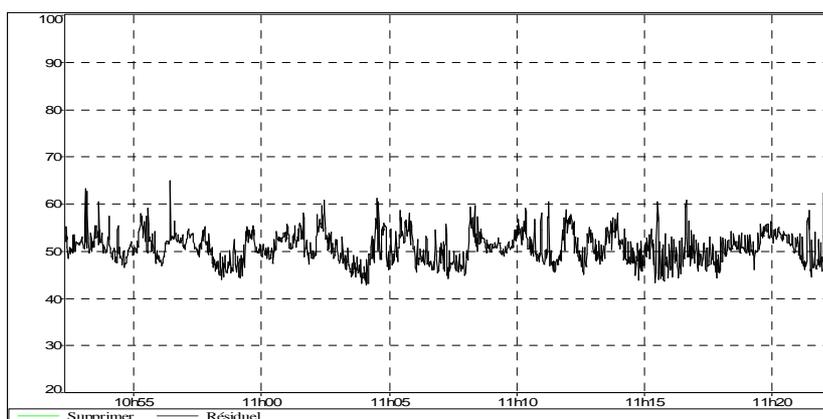
Intervenant : Benjamin VERON
Sonomètre : Solo 13 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
à 10:52
au jeudi 4 juillet 2013
à 11:22
Durée: 0h30

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		51,9	45,5	46,4	50,4	54,5	55,8

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :



Ecoute active sur site :

Sources de bruit extérieures au site	Jour
- Vent dans les arbres	(+++)
- Nature (oiseaux)	(+++)
- Trafic aérien	(++)
- Trafic local autour du parc	(+)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible



FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

PMZC3	Emplacement : Etang du Coq Adresse : A proximité des bancs, coté Sud 77680 Roissy-en-Brie Exposition : En champ libre Hauteur : 1,5 m de hauteur
Zone calme	



Protocole de mesures :

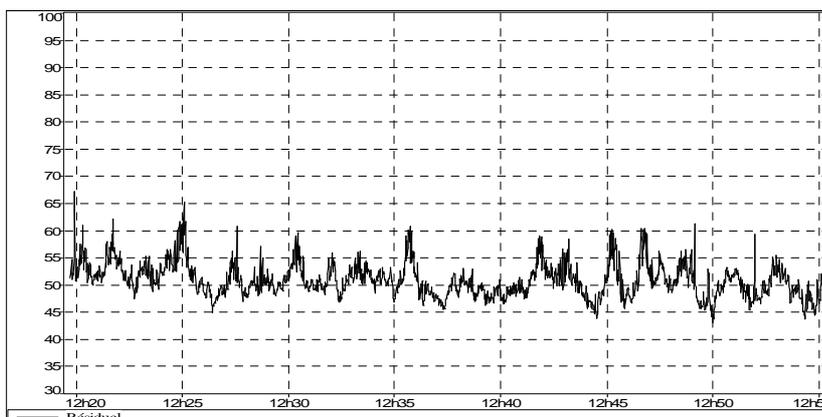
Intervenant : Josselin GIRAUD
Sonomètre : Solo 10 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
 à 12:19
 au jeudi 4 juillet 2013
 à 12:55
Durée: 0h36

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		52,2	46,3	47,1	50,4	54,6	56,4

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :



Ecoute active sur site :

Sources de bruit extérieures au site	Jour
- Trafic routier sur la D21	(+++)
- Trafic routier sur la N104	(++)
- Activité du parc	NP
- Trafic aérien	(+++)

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible



FICHE DE PRESENTATION DES RESULTATS DETAILLES DE MESURES

Selon la norme NFS-31-010

Référence réglementaire en vigueur : /

PMZC4	Emplacement : Etang du Coq Adresse : Coté Nord, Chemin du Pontault à Sammeron 77680 Roissy-en-Brie Exposition : En champ libre Hauteur : 1,5 m de hauteur
Zone calme	



Protocole de mesures :

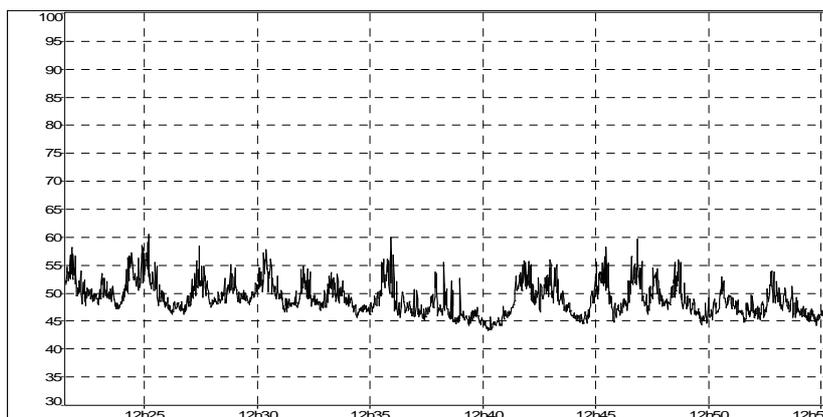
Intervenant : Benjamin VERON
Sonomètre : Solo 13 - Classe I
Mesures : Prélèvement jour

Période de mesures : Du jeudi 4 juillet 2013
 à 12:21
 au jeudi 4 juillet 2013
 à 12:55
Durée: 0h33

Résultats de mesures en dB(A) :

Période	Météo	LAeq	L95	L90	L50	L10	L5
Diurne		50,1	45,0	45,6	48,4	52,9	54,4

Evolution temporelle du signal sonore en dB(A) :



Ecoute active sur site :

Sources de bruit extérieures au site	Jour
- Trafic aérien	(+++)
- Nature (Oiseaux)	(++)
- Haut Parleur du Nautil (centre aquatique)	(++)
- Trafic de la N104	(++)
- Trafic de la D21	(+)
- Activité du parc	NP

Légende : +++ : Très Perceptible ++ : Perceptible + : Peu Perceptible NP : Non Perceptible

Annexe 3. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires

Les gestionnaires de bruit routier et ferroviaire, hors collectivité s'appuient sur les objectifs de réduction du bruit définis dans la circulaire du 25 mai 2004 pour les Points Noirs du Bruit du réseau et rappelés dans la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

La recherche du **respect des objectifs** suivants **de réduction à la source** sera privilégiée dans un premier temps :

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction à la source, en dB(A)			
Indicateurs de bruit *	Route	Fer	Cumul route+fer
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h) soit Ld+3dB	65	/	/
LAeq(18h-22h) soit Le+3dB	65	/	/

* : Il s'agit des indicateurs définis à l'article 1 de l'arrêté du 5 mai 1995 ; ils sont évalués à 2 mètres en avant des façades, fenêtres fermées ; ils sont mesurables selon les normes NF S 31-085 pour le bruit routier et NF S 31-088 pour le bruit ferroviaire.

Si des mesures sonométriques effectuées après traitement de la source montrent le respect de ces niveaux, les objectifs seront atteints. Si ce n'est pas le cas, des actions de type isolation de façade seront à réaliser. L'objectif est alors défini en termes de bonne isolation des personnes vis-à-vis des bruits extérieurs lorsqu'elles sont à l'intérieur du bâti.

L'**isolement acoustique visé après travaux** devra respecter les conditions suivantes, le $D_{nT,A,tr}$ étant l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Evaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction » (indice de classement français S 31-032-1) :

- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(6h-22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(6h-18h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(18h-22h) - 40$
- $D_{nT,A,tr} \geq LA_{eq}(22h-6h) - 35$
- $D_{nT,A,tr} \geq 30dB(A)$

Le Conseil Général, fixera ses propres conditions et priorités de traitement pour les voies dont ils ont la gestion.

Rappels des critères de la règle de l'antériorité

La règle est rappelée ci-dessous :

Les locaux qui répondent aux **critères d'antériorité** sont les suivants :

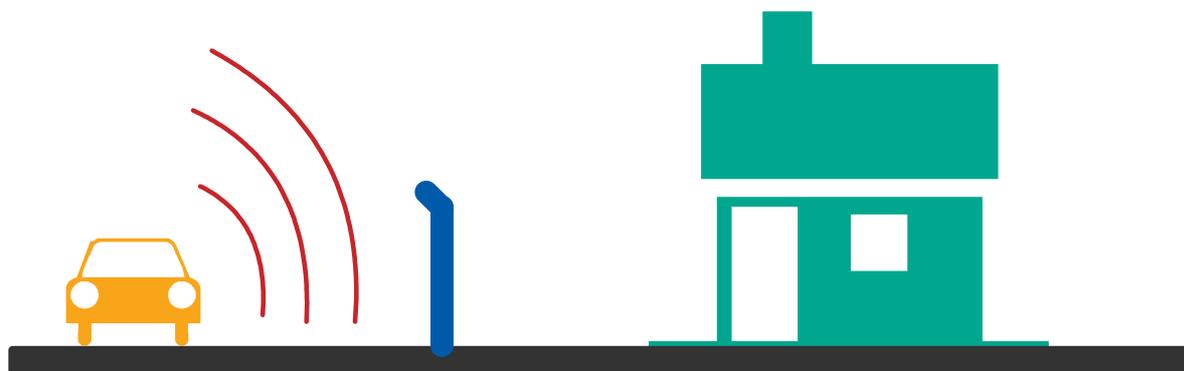
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978, tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
 - Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R. 121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables.
 - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
 - Mise en service de l'infrastructure.
 - Publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L. 571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, etc.), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, etc.), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, etc.) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant, pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Annexe 4. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières

Les différents types d'actions pouvant être mis en œuvre pour réduire l'impact acoustique d'une route sont :



Actions à la source

Action sur la propagation

Action sur le récepteur

Différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source de types renouvellement de revêtement, diminution de vitesses.
- Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre.
- Les actions sur les récepteurs : les façades des bâtiments sensibles, mais ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets, voire en amont des décisions.

Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur les émissions sonores sont :

- Débit de véhicule ;
Une division du trafic par deux induit une diminution de 3 dB(A).
- Le pourcentage de poids lourds ;
On estime suivant les cas qu'un poids lourd produit le bruit d'environ 10 véhicules légers pour une vitesse de 50 km/h..
- La vitesse de circulation ;
Lorsque l'on réduit la vitesse de circulation de 20 km/h, on peut obtenir un gain de l'ordre de 2 à 3 dB(A), suivant les vitesses.
- Le type d'écoulement (fluide, pulsé) ;
Le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner entre 1 et 3 dB(A) localement à 50km/h.
- Le revêtement de chaussée ;
On estime qu'une voie pavée peut engendrer une augmentation des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A) par rapport à un enrobé classique. A l'inverse, un enrobé acoustique bien entretenu permet de réduire les bruits de roulement d'environ 3 dB(A). L'émission sonore due au contact de la chaussée est fortement liée à la vitesse.

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS² au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

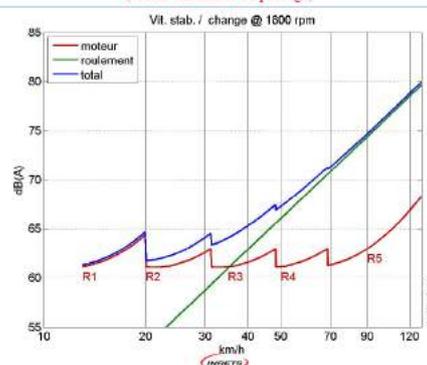
Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.

Un revêtement acoustique sera plus performant au delà de 50 km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

On trouve toutefois aujourd'hui des revêtements acoustiques performants dès 50 km/h.

Emission acoustique d'un VL fonction de la vitesse
(valeur maximale au passage)



Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	3 à 5 dB(A) Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 10 à 20€/m ² mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 2 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.
Diminution du trafic	Modification du plan de circulation : sens unique, plus de partage de la voirie. Restriction de la circulation des poids-lourds	Gain inférieur à 1 dB(A) pour une baisse de 20% du trafic.
Fluidifier le trafic	Suppression des carrefours à feux. Création d'un giratoire. Mise en place d'une gestion des feux par onde verte.	Gain de 1 à 3 dB(A) localement.

² INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Actions sur la propagation



Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.



Lors des étapes de planification urbaine, les bâtiments les moins sensibles peuvent être placés de manière à créer un écran acoustique protégeant les habitations.



Enfin, la réglementation peut limiter la construction d'habitations, aux abords des grands axes routiers.

Impact acoustique de la végétation :



L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De 2 à 12 dB(A) Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais il existe des différences entre les matériaux et quantités prévues.	

Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.



Les travaux de type « renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées » entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1^{er} élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.



Attention ! Isolement interne

Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme de rénovation de l'habitat, il est nécessaire de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité ...

Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

Solution	Coût	Gain acoustique
Diagnostic préalable à la mise en place d'isolation de façade	400 à 550€ HT pour la vérification acoustique par mesure extérieure 24h par logement type* (vérification des dépassements de seuil). 350 à 500€ HT pour mesure de contrôle acoustique de l'isolement de façade (mesure simultanée extérieur/intérieur) et analyse des performances par logement. Recherche à faire en interne à la mairie sur le critère d'antériorité et premier diagnostic visuel d'isolation selon l'état du bâti.	Détermination des bâtiments à traiter
Isolation de façade	1000 à 2000€ HT par logement pour le projet de définition des solutions (calcul, dimensionnement et descriptif) – selon type et complexité. Mise en œuvre et matériaux : 7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par fenêtre pour les bâtiments collectifs.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

* : il n'est pas nécessaire de réaliser des mesures pour tous les logements, des « logements types » qui représentent plusieurs logements ayant la même exposition au bruit peuvent être définis.

Tous les montants indiqués peuvent être optimisés en fonction de la quantité demandée aux prestataires et de l'organisation mise en place.

Annexe 5. Recommandations pour les projets d'aménagements

L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.

On pourra prendre conseil dans le guide "*Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur*" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, qui propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme, disponible auprès de la mairie ainsi qu'en téléchargement au lien suivant : http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf



Le territoire de la collectivité peut encore voir l'aménagement de zones d'activités ou d'habitat. Ainsi la prise en compte du bruit devra intervenir à différentes étapes de l'aménagement :

1. Projet d'aménagement :

- A l'échelle de projets de zones d'activités, une attention particulière doit être accordée aux quartiers d'habitation à proximité, dans l'aménagement (orientation des activités bruyantes, voiries, voies ferrées). Les circulations engendrées doivent être prises en compte dans les plans de circulations des zones voisines. Pour cela, le choix de plan masse et des principes de construction peuvent être déterminant pour réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures, ou aux activités en bordure.
- A l'échelle des projets de logement, la question des circulations et stationnement au sein de la zone devra être particulièrement étudiée. L'orientation et le recul des logements vis-à-vis des axes principaux, la conception des espaces verts, de façon à créer des espaces de calme, devront prendre en compte ces critères. La cartographie stratégique du bruit permettra également de connaître le niveau d'éventuelles sources de bruit préexistantes. L'impact de nouvelles circulations sur les quartiers alentours doit également entrer en ligne de compte.
- Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie, mixité d'usage, matériaux utilisés, isolation ...).
- Les nouveaux quartiers peuvent voir la création de nouvelles zones de calme, comme des parcs ou des squares comme c'est le cas de nombreuses zones de calme urbaines. L'éloignement des sources de bruit et l'aménagement des ces espaces devra ainsi être soigné.

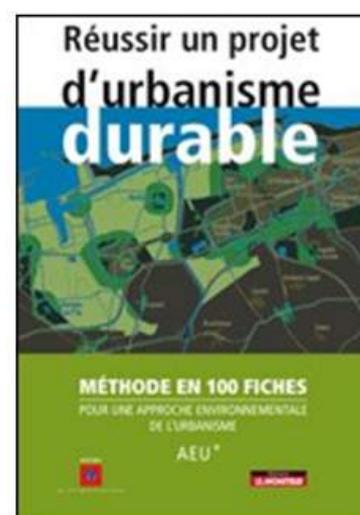
2. Projet de construction :

- Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit liés aux infrastructures de transports (façades calmes en cœur d'îlot), et pour prendre en compte tout risque lié à des conflits d'usage liés à la mixité des zones. La qualité de l'isolation des façades fera également l'objet d'une attention accrue dans les cahiers des charges. Pour les activités, des préconisations de niveau sonore pourront être ajoutés ou appuyés dans les chartes de développement durable développées par le San.
- D'autres préconisations sont relatives à l'aménagement intérieur ; il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques et de ventilation : type de fenêtres, loggias...).

L'efficacité de la démarche est d'autant meilleure que la prise en compte de l'acoustique se fait en amont des projets et que les aménageurs disposent d'une meilleure connaissance des questions acoustiques. L'objectif est de protéger les nouvelles constructions, avec l'assurance de ne pas les exposer au-delà des niveaux seuils, ainsi que les zones de ressourcement situées à proximité des aménagements.

Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

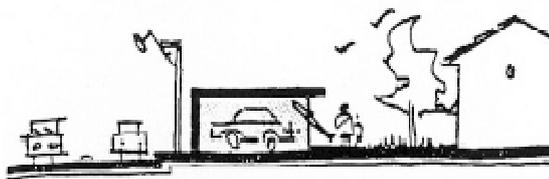
« C'est à l'échelle de l'opération d'aménagement que peuvent être définies des solutions opérationnelles pour protéger les espaces et les bâtiments des nuisances sonores d'une part, et créer des ambiances sonores de qualité d'autre part. »



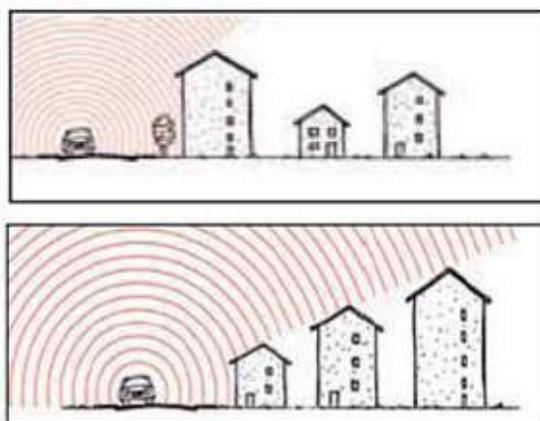
L'approche de l'environnement sonore à l'échelle de l'opération d'aménagement est ainsi basée sur des pistes d'actions à mettre en œuvre en amont des projets :

- **L'incitation à la réalisation d'une étude d'impact** acoustique prévisionnelle, afin d'observer au mieux les effets de l'aménagement sur les bâtiments voisins. Des scénarios d'aménagements peuvent être modélisés et les protections acoustiques nécessaires optimisées (composition urbaine, modelés de terrain, urbanisme-écran, etc.).
- **La hiérarchisation des propositions d'optimisation** acoustique selon leur rapport coût/efficacité. Les 4 grands principes d'actions suivants peuvent être mis en place de manière isolée ou combinée :
 - La diminution du bruit à la source : diminution du trafic, choix de matériels (transports en commun, etc.)
 - L'éloignement du récepteur de l'émetteur. En milieu ouvert, dans le cas d'une source ponctuelle, le niveau sonore décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. La décroissance est de 3 dB(A) pour une source linéaire (route par exemple).
 - Le blocage du bruit au cours de sa propagation, au plus proche de la source pour les solutions curatives. De manière préventive, un plan de masse optimisé peut permettre de protéger les bâtiments ou façades les plus sensibles au bruit (habitat, enseignement, lieux de repos/soins) par d'autres pouvant faire fonction d'écrans.

- L'obstacle à la propagation du bruit au niveau du récepteur : l'implantation, l'épannelage et l'orientation des bâtiments peuvent permettre de créer des îlots protégés.
- Le principe du masquage sonore (fontaine par exemple), traitement d'ordre « palliatif », peut également être cité.



Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores. Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010



Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

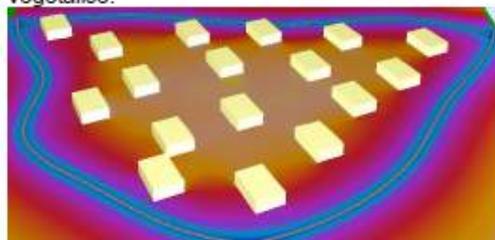
La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble. En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessite des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, balcons, etc. La conception du plan d'ensemble doit ainsi tenir compte de ces éléments (voir exemple ci-dessous). Les activités humaines n'ont pas les mêmes exigences en termes d'environnement sonore et leur perception dans l'espace urbain est d'autant meilleure que l'intégration est effectuée de manière adéquate.

Premier cas : l'architecte décide d'appliquer le principe d'éloignement et dispose le bâtiment de façon à l'éloigner le plus possible des sources bruyantes en présence.



Tous les espaces extérieurs sont exposés au bruit des infrastructures ; toutes les fenêtres sont exposées de façon identique. Il n'y a pas d'espace calme où pourraient se situer les pièces sensibles. C'est le cas le plus défavorable.

Deuxième cas : l'architecte conçoit des bâtiments multiples, éparés sur le terrain, dans un cadre végétalisé.



Il n'y a pas de zone calme. Les réflexions multiples sur les façades des bâtiments augmentent encore le niveau sonore, et chaque petit bâtiment est « cerné » par le bruit ; la végétation n'apporte qu'un effet subjectif, utile certes mais insuffisant. Cette disposition est déconseillée.

Troisième cas : l'architecte choisit de placer les bâtiments le plus près possible des voies afin de créer une cour intérieure entre les bâtiments, qui s'autoprotègent.



Le principe des cours intérieures est un de ceux qui permettent le mieux de dégager des espaces calmes (zone blanche), protégés du bruit de la circulation. La forme et la dimension de ces cours ne peuvent être laissées au hasard, de même que le traitement de la façade exposée.

C'est le cas le plus favorable, car chaque logement dispose d'au moins une façade calme.

*Guide AEU de l'ADEME
- juillet 2010*

- Le traitement des espaces publics afin de favoriser la qualité de l'ambiance sonore. En effet, il est possible d'agir sur différents aménagements urbains pour modifier la propagation du bruit en ville, des écrans, des parcs, des fontaines, etc.
- Le confort acoustique au sein des bâtiments. Des textes régissent les performances acoustiques, notamment à proximité des voies classées. Les actions peuvent être menées sur les façades, l'agencement des pièces, l'éloignement de sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaufferie, etc.). La définition des performances acoustiques et l'ensemble des recommandations en matière d'implantation et d'isolation des bâtiments devront être affichées et traduites dans les cahiers des charges.

Annexe 6. Avis des gestionnaires sur le projet de plan



RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

ALSACE LORRAINE CHAMPAGNE ARDE
 ÎLE-DE-FRANCE
 PACA
 NORMANDIE
 BRETAGNE
 LIAISON
 NORD PAS DE CALAIS PICARDIE
 PROVENCE ALPES CÔTE D'AZUR
 PARIS, le 28 AOUT 2013

Direction régionale Ile-de-France

CA. LA BRIE FRANCILIENNE

30 AOUT 2013

Diffusé à *ASA / S.I.L. / AB*
 N° enregistrement : *16.218*

Madame Monique DELESSARD
 Hôtel de ville
 9, rue Pasteur
 77680 Roissy-en-Brie

Vos références : ASA/SV/PZ/MD
 Nos références : D/2013/008933/DR IDF/DDI/jpr-nej
 Affaire suivie par
 Téléphone

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

Madame la Présidente,

La relecture du projet de PPBE que vous m'avez transmis le 11 juillet appelle les remarques suivantes :

- page 12/59 : la formulation proposée « tous les habitants d'un même immeuble sont soumis au même niveau sonore » est ambiguë. En effet, cette hypothèse, retenue dans le cadre de la méthode préconisée par la directive européenne ne correspond pas à la réalité du terrain : le niveau sonore réel varie selon les étages ;
- page 15/59 : la notion d'émergence n'est pas adaptée au bruit des transports terrestres. Les seuils réglementaires sont définis sur la base du niveau sonore sur une période qui intègre à la fois les pics de bruits liés aux passages des circulations et les périodes de silence ferroviaires entre deux passages ;
- page 16/59 : les seuils présentés dans le paragraphe 3.2 correspondent aux valeurs limites définissant un PNB et non aux objectifs à atteindre, présentés page 47/59 ;
- page 24/59 : La formulation « les gestionnaires d'infrastructures sont concernés par la réalisation d'un PPBE » semble indiquer qu'ils doivent rédiger un PPBE. Ce n'est pas le cas : les gestionnaires d'infrastructures fournissent au Préfet les éléments permettant la rédaction du PPBE de l'Etat. Concernant la réglementation, la loi bruit du 31 décembre 1992 est reprise dans les articles L571-1 à L571-26 du livre V du code de l'environnement. Les prescriptions d'isolement acoustique des façades sont définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de mes salutations distinguées.

Nathalie VINCIGUERRA
 Chef du Service Environnement et
 Développement Durable

"Réseau ferré de France exploite les coordonnées de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courriers. Vous disposez auprès du RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
 87789 quai Panhard et Levassor - CS 61301 - 75214 Paris Cedex 13
 Tél. 33 [0]1 53 94 30 00 - Fax 33 [0]1 53 94 38 25
 SIRET 412 280 737 00419 - NAF 5221Z
 www.rff.fr

Remarque de la Direction des routes d'Ile-de-France DiRIF en date du 6 septembre :

« La DiRIF n'a pas d'observation sur le projet de PPBE tel que rédigé »

LE PRÉSIDENT

Service Actions Climat et Nuisances Environnementales
 Dossier suivi par : Antoine HAZEBROUCQ
 N°réf. : DEE/SDEA/ACLIMENE/SC/AH/JS
 A13-064509-D13-015041-DEE

CA. LA BRIE FRANCILIENNE

27 SEP. 2013

Diffusé à : .../SC/AR/ASA
 N° enregistrement : .../6633

Madame Monique DELESSARD
 Première Vice-présidente du Conseil général
 Présidente de la Brie Francilienne
 Maire de Pontault-Combault
 Hôtel de Ville - 9 rue Pasteur
 77680 ROISSY-EN-BRIE

Melun, le 24 SEP. 2013

Madame la Première Vice-présidente,

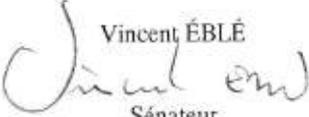
Par courrier en date du 11 juillet 2013, vous avez sollicité l'avis du Département sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Communauté d'agglomération de la Brie Francilienne.

Comme indiqué dans le projet que vous m'avez transmis, les travaux réalisés par le Département dans le cadre de son PPBE afin d'identifier les zones à enjeux prioritaires à l'échelle du réseau routier dont il est gestionnaire, ne ciblent pas de périmètre sur le territoire de la Brie francilienne.

Néanmoins, les travaux que vous avez menés apportent des éléments plus précis qu'il convient d'inscrire dans les politiques de gestion et d'aménagement qui portent sur les zones à enjeux que vous avez identifiées.

En effet, l'axe de la RD21 et, dans une moindre mesure au regard de l'usage de la majorité de ses bâtiments riverains, celui de la RD604, constituent des secteurs sur lesquels le Département portera une attention particulière à la problématique des nuisances sonores dans le cadre de ses opérations d'entretien et d'aménagement.

Je vous prie de croire, Madame la Première Vice-présidente, en l'assurance de ma considération la meilleure.

Vincent ÉBLÉ

 Sénateur
 Président du Conseil général
 de Seine-et-Marne

Hôtel du Département
 CS 50377
 77010 MELUN CEDEX
 ☎ : 01.64.14.76.74 - fax : 01.64.14.76.65
 Email : antoine.hazebroucq@cg77.fr
 Site CG : www.seine-et-marne.fr



SEINE & MARNE 77
 LE DÉPARTEMENT



PRÉFET DE SEINE-ET-MARNE

Direction Départementale
des Territoires
Service environnement
et prévention des risques
Pôle prévention des risques
et lutte contre les nuisances
Unité lutte contre les nuisances

Vaux-le-Pénil, le **12 SEP. 2013**

Objet : Avis préalable à la consultation publique concernant le Plan de prévention au bruit dans l'environnement.

Madame la présidente,

Nous accusons réception de votre courrier en date du 11 juillet 2013 accompagné du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Suite à votre demande, je vous fait part des observations suivantes :

- page 8 paragraphe 1.3.1 relatif aux sources de bruit : vous mentionnez que les infrastructures de transport aérien sont « sans impact sur la communauté d'agglomération ». Au vu de la gêne ressentie par les riverains, décrite dans le commentaire de la page 12, cette mention semble inappropriée.

- page 9 paragraphe 1.3.4 : vous indiquez que la DREAL fait partie des acteurs impliqués dans l'élaboration du PPBE. Il s'agit en fait de la **DRIEE** (Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie) pour la région Ile de France. Pour information les DREAL sont implantées hors Ile de France.

- page 17 paragraphe 4.1 relatif à l'encadré sur les zones calmes : le PPBE doit notamment être élaboré sur la base de la cartographie du bruit, réalisée en 2009. Cette cartographie a mis en évidence un niveau sonore ambiant important sur l'agglomération. Les **zones calmes** choisies étant principalement situées dans l'agglomération, dans ce contexte **il serait souhaitable de ne pas fixer de niveau sonore dans leur définition**.

De plus, il appartient à chaque gestionnaire dans le cadre de leur avis, de se prononcer sur l'opportunité de créer une zone calme à proximité de leur infrastructure.

Madame le présidente de la
communauté d'agglomération Brie
Francilienne
9 rue Pasteur

77680 ROISSY-EN-BRIE

288, rue Georges Clemenceau - ZI Vaux-le-Pénil - BP 596 - 77005 Melun cedex - Tel : 01 60 56 71 71 - Fax : 01 60 56 71 00



Département de Seine-et-Marne

Pontault-Combault
Le 11 Septembre 2013

Direction Urbanisme et Aménagement
Service Environnement

Madame la Présidente
Communauté d'Agglomération de la Brie Francilienne
34-36 rue Wattripon

Objet :
Projet P.P.B.E

77680 ROISSY EN BRIE

N/Réf : BR/AD/86.13

V/Réf :

Dossier suivi par Bérénice ROCHET

Madame la Présidente,

Les services de la ville ont participé au processus d'élaboration du P.P.B.E (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement). Cependant, après lecture du projet qui doit être mis à la consultation du public, je propose de compléter le document sur les points suivants, concernant les actions déjà réalisées :

- page 23 : les zones de bruit le long des infrastructures terrestres délimitées par arrêté préfectoral, sont inscrites au plan local d'urbanisme et l'arrêté figure en annexe au PLU. Des mesures d'isolation acoustique doivent être prises en compte par les constructeurs, dans ces zones.
- un arrêté municipal datant du 28 Avril 1984 régit les activités bruyantes sur la commune.

Enfin, la ville organise annuellement une journée de sensibilisation à la pratique du vélo, mode de déplacement alternatif à la voiture. Cette journée est également l'occasion de faire découvrir aux pontellois les pistes cyclables de la ville.

Ces actions n'ont pas été inscrites au diagnostic lors de son élaboration en raison de leur ancienneté (plus de 10 ans), cependant il peut y avoir un intérêt à les noter.

Le programme d'actions du PPBE n'appelle pas d'observation particulière de ma part.

Je vous prie d'agréer, Madame la Présidente, l'expression de ma considération distinguée.

L'adjointe au Maire
Déléguée à l'environnement
Fernande Oliveira



Hôtel de Ville

107, avenue de la République 77347 Pontault-Combault Cedex - www.pontault-combault.fr / [Ma.mairie](mailto:Ma.mairie@pontault-combault.fr) 24h/24 - tél.: 01 70 05 47 00

Toute correspondance doit être adressée à Madame le Maire.



Mairie - 9, rue Pasteur - 77680 Roissy-en-Brie
Téléphone 01 64 43 13 00 - Télécopieur 01 60 29 25 36

Madame la Présidente,
Communauté d'agglomération
la Brie Francilienne

9 rue Pasteur
77 680 Roissy-en-Brie

Direction Aménagement et Développement Durable
Sonia Vautier

Tél : 01 64 43 13 34
s.vautier@ville-roissy-en-brie.fr

à Roissy-en-Brie, le 5 septembre 2013

Objet : Avis PPBE

Madame la Présidente,

Les élus et les services concernés de la ville ont été associés tout au long de l'élaboration du projet. Ce partenariat étroit a permis d'élaborer un document cohérent avec les attentes de la ville.

Nous formulons un avis favorable sans réserve à ce projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'agglomération.

Je vous prie d'agréer, madame la Présidente, mes sincères salutations

Sylvie FUCHS
Maire de Roissy-en-Brie
Première vice-présidente de la Brie Francilienne



Remarques du SMAM en date du 14 août :

Remarques sur le Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la BRIE FRANCILIENNE

Rapport de Projet reçu le 24 Juillet 2013

Remarques :

- Le vent est une composante importante de la propagation du bruit. Il semble que la méthodologie retenue ne prévoyait pas de mesure du vent (vitesse et direction). Dans le cas de l'Etang du Coq, soumis à cet aléa climatique important, il aurait été intéressant de connaître la puissance du vent (voire les couloirs) pour évaluer le bruit environnant.
- Tableau page 23, il est mentionné :
 - L'aménagement d'un parcours sportif sur les terrains près de l'Etang du Coq après 2004
 - Zone en principe interdite aux véhicules à moteur autour de l'étang du Coq

L'aménagement du parcours sportif fut mis en place avant 2004. Il n'avait fait l'objet d'aucune vérification, ni mise aux normes depuis sa création. En raison de sa vétusté due aux intempéries comme aux dégradations (feux) et des risques que certains modules représentaient pour les usagers, l'ensemble des éléments a été démonté et évacué en 2010.

A ce jour, il ne reste plus aucun élément.

Quatre panneaux de signalisation (panneaux : **B7B** - Interdit Moto, Auto, Vélomoteur + panneaux : Interdit Cyclomoteur et Quad) ont été mis en place en Avril 2012. Pour autant, il n'est pas aisé de les faire respecter.

La pose de clôtures, sur tout ou partie, autour des terrains du SMAM est une des solutions envisagées au cours des prochaines années.

D'ici là, le prochain programme de travaux du Syndicat (premières opérations prévues à l'automne 2013), permettra de renforcer les dispositifs de lutte contre les engins à moteur avec la pose de 3 passages anti-moto (sur les accès piétons principaux) et l'aménagement de 465 mètres de fossés anti-moto.

- Eléments relatifs à l'élargissement de la Francilienne (RN 104)
 Au cours des prochaines années, la RN104 se verra élargie, augmentant ainsi probablement les nuisances sonores qu'elle occasionne, notamment autour de l'Etang du Coq. Depuis 2010, les parcelles situées au nord de l'Etang et appartenant au SMAM ne sont plus fauchées (voir carte jointe détaillant le plan de fauche).
 Cette initiative fut prise au regard des nombreux services qu'une telle démarche de gestion procurait, tant financiers que techniques (pentes abruptes difficiles à faucher) et bien sûr écologiques.
 Outre les bénéfices écosystémiques que cet "abandon" représente en termes de biodiversité, cette démarche permettra surtout de relier, à terme, les deux espaces boisés que sont le bois des Berchères et le bois de la Propriété Goffi.
 De plus, comme le démontre de récentes études et articles (Le Point - article du 8 Janvier 2009) sur les techniques de dispersion du bruit, la restauration d'un tel corridor biologique aura également comme externalité positive de réduire les nuisances sonores liées à la Francilienne, certes peut-être moins en hiver avec la chute des feuilles.

- Eléments relatifs aux nuisances sonores de la RD21
Concernant l'exposition au bruit liée à la RD21, il serait souhaitable d'envisager une démarche identique à la précédente, en prolongeant la haie d'arbustes déjà présente entre les terrains du CG77 et ceux du SMAM. Cette action relèverait pour partie du CG77, propriétaire des abords de la route jusqu'à la clôture du SMAM, soit une bande d'environ 4 à 6 mètres de large. Néanmoins, une telle initiative finira par cacher définitivement l'étang aux yeux des usagers de cette route, que beaucoup ignorent d'ores et déjà malgré leurs passages fréquents. A discuter!
- Le Nautil
La puissance des haut-parleurs est effectivement conséquente.
- Page 50 : Action sur le chemin de propagation
La mise en place de murs végétaux pourrait être une solution supplémentaire à envisager dans certains cas de figure. Peut-être à étudier au cas par cas.

Annexe 7. Consultation du public

Les remarques effectuées durant la consultation ne sont pas reprises mot à mot dans cette annexe, mais synthétisées. Une analyse et la suite à donner sont présentées en dernière colonne.

Les remarques sont principalement liées aux routes, aux aéronefs et aux bruits de voisinage. Pour certaines de ces sources de bruit, des éléments de réponse ci-dessous sont communs :

- Aéroport d'Orly :
 - Lorsqu'il est observé un avion circulant dans une zone non habituelle ou très bas, il est possible pour les riverains de remplir un formulaire de contact pour obtenir les informations sur le vol : <http://applications.aeroportsdeparis.fr/EntreVoisins.ContactSORly/> . Le site <http://www.entrevoisins.org> permet de se renseigner sur ces aspects. La maison de l'environnement de l'aéroport d'Orly est joignable au 01 49 75 90 70.
 - Les cartes représentant les survols lors de journées caractéristiques, réalisées chaque année – carte présentée lors de la permanence – sont disponibles sur le site de la DGAC au lien suivant : <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Journees-caracteristiques-trafic.html>.
 - Les communes sont destinataires de courriers indiquant les modifications importantes pouvant influencer sur les survols. La Brie Francilienne va demander à être également destinataire de ces courriers afin de relayer l'information dans sa newsletter.
 - La Brie Francilienne va demander à disposer de quelques exemplaires du magazine « Entre riverains » produit par ADP permettant de comprendre l'actualité des survols et notamment identifier le nombre d'avions ayant fait l'objet de sanctions liées au non respect des survols.
 - L'association AVEVY, soutenue par la Brie Francilienne milite notamment pour un élargissement du couvre-feu d'Orly, aujourd'hui établi de 23h30 à 6h. Le site web est le suivant : www.avevy.com. L'association peut être contactée par courrier ou téléphone - 15 rue Cambrelang 91330 YERRES - Téléphone : 01 69 48 10 01.
- Aéroport de Lognes :
 - La Direction Paris-Le Bourget et aérodromes d'aviation générale met à disposition de l'ensemble des parties prenantes, une adresse courriel : environnementlbq@adp.fr, pour faire part de toutes nuisances sonores recensés sur le territoire (le mieux est de fournir le lieu, l'horaire et une photographie de l'avion en question).

- RN104- Francilienne :
 - Le service urbanisme de Pontault-Combault dispose du dossier d'élargissement transmis par les services de l'Etat. Il est consultable en mairie sur demande. Il contient les plans des protections acoustiques prévues.
 - La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter.
 - Les remarques concernant le projet d'élargissement de la RN104 peuvent être adressées à M. Tavenot, Chef de Projet à la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement Ile-de-France, Direction des routes d'Ile-de-France, Service de l'aménagement du Réseau, Département d'ingénierie Sud-Est, Route de Lisses à Villabé (91100).
- Les bruits de voisinage (tondeuses, activités locales, deux roues), rentrent dans le cadre des pouvoirs de police du maire. Ces remarques ne sont donc pas l'objet du présent PPBE (cf chapitre 1.3 étendue de l'application du PPBE du présent document).

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Bruit routier						
Registre	Francilienne	Non renseigné	Pontault Combault	rue Léon Jouhaux	Souhaite la construction d'un mur anti-bruit le long de la francilienne	Un projet d'élargissement de la Francilienne est en cours. Dans ce cadre, la mise en place de protections acoustique est prévue. La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter.
Registre	Francilienne	Non renseigné	Pontault Combault	rue François Arago	Demande de recherche de solutions pour diminuer le bruit de la Francilienne dans le quartier des Tourelles	Un projet d'élargissement de la Francilienne est en cours. Dans ce cadre, la mise en place de protections acoustique est prévue. La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter.
Courriel	Rue Lucien Brunet	10/10/13	Pontault Combault	rue Lucien Brunet	Bruit du passage des véhicules rue Brunet, avec un problème sécuritaire notamment pour les enfants. Le stationnement sauvage sur les trottoirs accentue cette insécurité. Demande d'action à la mairie : pose de ralentisseurs et interdictions de stationner.	Cette remarque a été transmise aux services communaux concernés, gestionnaires de cette voirie.

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Registre	Rue des Chardonnerets	12/10/13	Pontault Combault	/	Vitesse excessive des bus au passage du gendarme couché face au 63 rue des Chardonnerets, qui engendre des vibrations, craquements et angoisse du riverain et le réveille à 4h45. Semble avoir déjà signalé le problème ces dernières années.	Transmission de la remarque à la commune, gestionnaire de cet axe. La Brie Francilienne s'engage à communiquer auprès du transporteur ces informations et demander le respect des vitesses réglementaires et notamment une vigilance accrue au passage des ralentisseurs.
Registre	Avenue du Général de Gaulle	14/10/13	Pontault Combault	avenue du Général de Gaulle	Signale des vibrations dans son immeuble de construction récente, lors du passage des bus et des camions. Demande une déviation pour les camions	Transmission de la remarque à la commune, gestionnaire de cet axe. La Brie Francilienne s'engage à communiquer auprès du transporteur ces informations et demander le respect des vitesses réglementaires.
Registre + permanence	Francilienne	6/11/13	Pontault Combault	rue Robespierre	Niveaux sonores liés à la Francilienne trop élevés dans le quartier résidentiel des Bergères et l'école Marginéa. Demande d'informations des riverains sur les mesures d'accompagnement du projet d'élargissement de la Francilienne : mur, rehaussement du merlon, revêtement anti-bruit ?	Le dossier du projet d'élargissement est consultable en mairie. Des protections acoustiques sont prévues le long de la Francilienne pour certaines portions. Pour celle indiquée ici, il est prévu la mise en place d'un écran acoustique sur le merlon. La collectivité peut difficilement communiquer seule sur ce projet. Les services de l'Etat sont régulièrement sollicités afin de fournir des éléments de planning de l'étude (cf. coordonnées du chef de projet en début de chapitre).
Permanence	Francilienne Aéronefs 2 roues rue Alphonse Moreau	6/11/13	Pontault Combault	rue Alphonse Moreau	Demande de changement d'enrobé sur la Francilienne – renouvellement d'une demande effectuée il y a quelques années déjà. Depuis 2 ans, des passages d'avions entre 24h et 2h, donc plutôt liés au trafic de Roissy, sont gênants, car il s'agit de gros porteurs. Le riverain est dérangé par le bruit lié aux essais de motos du commerce de vendeur de 2 roues à proximité.	Un projet d'élargissement de la Francilienne est en cours. La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter. Il est conseillé au riverain de noter l'heure précise de l'un des survols pour remplir une demande d'information auprès du site « entre riverains » d'ADP. Une réponse précise et adaptée sera fournie. La commune sera informée de la situation avec le commerçant, la gestion des conflits de voisinage fait parti des pouvoirs de police du maire.

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Registre et permanence	Francilienne Sonnerie Collège Deux roues	6/11/13	Pontault Combault	rue du Maréchal Davout	<p>Bruit plus important depuis l'arrachage des arbres à proximité de la Francilienne.</p> <p>Impact important du pont donnant sur Roissy.</p> <p>Demande de diminution du bruit de la sonnerie du collège Condorcet.</p> <p>Refaire un aménagement pour bloquer les 2 roues qui circulent sur le chemin piétonnier.</p>	<p>Un projet d'élargissement de la Francilienne est en cours. Dans ce cadre, la mise en place de protections acoustique est prévue, notamment en lieu et place des arbres retirés. La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter.</p> <p>Le Département sera informé de la remarque sur la sonnerie du collège.</p>
Registre + permanence	Rue de la ferme Stade	6/11/13	Pontault Combault	rue de la Ferme	<p>Zone 30km/h non respectée : problème de comportement mais aussi une signalisation pas assez visible. – pas de souhait de mise en place de ralentisseurs.</p> <p>Arrêt des bus scolaire du campus Sainte-Thérèse-Ozoir bruyant aux horaires de dépôt et ramassage par les parents avec les moteurs qui tournent en continu et les cris des enfants qui chahutent. L'arrêt ne pourrait-il pas être déplacé au parking de l'école Prévert ?</p> <p>Demande de protection sonore du terrain de foot et du skate parc – pas demande de restriction des activités mais de la prise en compte de la présence de riverains.</p> <p>Demande de limitation des niveaux sonores des hauts parleurs lors des manifestations sportives.</p> <p>Demande de délimitation de places de stationnement sur le trottoir, car sauvage, il gêne les piétons, poussettes, fauteuils...</p>	<p>La remarque sera transférée à la commune qui gère la majorité de ces aspects.</p> <p>Le transporteur sera sollicité, via les réunions menées par La Brie Francilienne visant à organiser au mieux les transports en commun, pour un déplacement de l'arrêt de bus.</p>

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Registre	Francilienne	19/11/13	Pontault Combault	rue Condorcet	<p>L'amplification du trafic sur la Francilienne lié à son élargissement devra être accompagné de mesures de protection des riverains, notamment au niveau des ponts.</p> <p>Sont indiqués également les problèmes de pollution atmosphérique liés à cette circulation routière importante.</p> <p>Lors de la construction de la Francilienne, une couverture avait été envisagée.</p> <p>Plusieurs établissements d'enseignements sont localisés à proximité de l'axe.</p>	<p>Dans le cadre du projet d'élargissement de la Francilienne, la mise en place de protections acoustique est prévue. La Brie Francilienne va solliciter des précisions sur les échéances de ces travaux et communiquera les éléments dans sa newsletter.</p>
Bruit ferroviaire						
Permanence + registre	Voie ferrée, surtout les TER et trains de marchandise	6/11/13	Roissy-En-Brie	rue JJ Rousseau	<p>Besoin de mur anti-bruit sur la zone des Jondelles Sud à cause du passage des trains. Vibrations ressenties également et coupure du Haut débit.</p> <p>Demande la réalisation d'une mesure acoustique dans son quartier.</p> <p>A déjà sollicité par courrier la commune et la Préfecture sur cette question, sans réponse.</p> <p>La maison a été construite au début des années 70.</p>	<p>RFF a émis un avis sur le projet de PPBE (cf. <i>annexe 6 avis des gestionnaires sur le projet de plan</i>).</p> <p>Transmission de la remarque à RFF, gestionnaire de la voie ferrée.</p> <p>Une mesure de bruit en façade pourra être envisagée puisque le PPBE contient une action de réalisation de mesures en fonction de demandes des riverains.</p>
Bruit des aéronefs						
Registre + permanence	Aéronefs Orly	6/11/13	Pontault Combault	avenue Charles Rouxel	<p>Gêne lié au survol des avions d'Orly et parfois de l'aérodrome de Lognes, surtout l'été.</p>	<p>Lorsqu'un avion ne respecte pas un couloir de circulation, il est sanctionné. Les données RADARS utilisées par les organismes de contrôle sont fiables.</p> <p>En revanche si vous souhaitez être informé, il est possible d'envoyer des demandes que ce soit pour les aéroports d'Orly ou Lognes, via les sites internet indiqués avant le tableau (cf. p69).</p>

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Registre + permanence	Aéronefs et francilienne	6/11/13	Pontault Combault	avenue des Jonquilles	<p>Le riverain a constaté depuis la mi-août 2013 que les avions (à destination d'Orly) survolaient davantage la commune et ne respectaient pas le couloir. Il est en contact avec AVEVY – Association Vigilance Environnement de la Vallée de l'Yerres, afin de mieux être informé et comprend e ce changement ressenti.</p> <p>Un enrobé absorbant acoustiquement est souhaité sur la partie de la Francilienne longeant la commune.</p>	<p>Ce ressenti plus important depuis cet été n'est pas liée à une modification de couloir de circulation, ni déviations plus fréquentes. En effet, la commune n'a reçu aucun courrier de la DGAC signalant une modification de trajectoire liée à des travaux sur l'aéroport. La maison de l'Environnement d'Orly a confirmé par téléphone qu'aucune modification conséquente n'était intervenue durant l'été.</p> <p>AVEVY dispose des trajectoires RADAR et confirme ces éléments.</p> <p>Ce ressenti peut être lié à une plus forte occurrence de la configuration météorologique pénalisant le territoire : vent d'ouest, puisque le territoire est survolé principalement lors des atterrissages à Orly face à l'Ouest.</p> <p>Le riverain a informé la commune et l'agglomération qui l'a mis en contact avec l'association AVEVY.</p>
Courriel	Aéronefs	11/10/13	Pontault Combault	/	<p>Aéroport d'Émerainville : survol des habitations au Nord de Pontault-Combault au-delà de la voie ferrée.</p> <p>Aéroports de Paris : Selon la piste d'atterrissage utilisée, les avions survolent le Nord de Pontault-Combault très bas.</p>	<p>Lorsqu'un avion ne respecte pas un couloir de circulation, il est sanctionné. Les données RADARS utilisées par les organismes de contrôle sont fiables.</p> <p>En revanche si vous souhaitez être informé, il est possible d'envoyer des demandes que ce soit pour les aéroports d'Orly ou Lognes, via les sites internet indiqués avant le tableau (cf. p69).</p>
Bruit de voisinage						
Registre	Nuisance de voisinage due à un commerce alimentaire	4/10/13	Pontault Combault	avenue du Général de Gaulle	Nuisances liées à un commerce qui ferme entre 23h30 et 1h. Les usagers continuent de squatter après la fermeture avec les nuisances associées.	Cette remarque est hors champ d'application du présent plan de prévention du bruit dans l'environnement. Elle sera toutefois relayée à la mairie.
Courriel	Événements dans le parc de la mairie, patinoire, animations de stade	18/10/13	Pontault Combault	rue du stade	<p>Quelles actions concernant les nuisances liées :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Aux événements annuels dans le parc de la mairie - A la patinoire - Animations de stade 	Cette remarque concerne des sources de bruit gérées dans un autre cadre que celui de ce plan. Elle sera transmise aux services communaux compétents.

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Registre	Bruit de pompe du bassin de rétention du stade morone	26/10/13	Pontault Combault	allée Brossier	Gêne importante liée au déclenchement d'un bruit de pompe qui rend impossible de vivre dehors ou dormir les fenêtres ouvertes. Des agents municipaux sont venus constatés les nuisances mais aucune action n'a été mise en place. Un bruit de grincement lié au mécanisme du bassin est également perceptible occasionnellement. Il est demandé de diminuer ces nuisances.	Un agent des services techniques de La Brie Francilienne viendra constater ces bruits et une solution sera recherchée.
Registre	Bi-bip de recul des camions d'une entreprise	14/11/13	Pontault Combault	rue des Hantes	« Bips » de reculs des camions de l'entreprise « Les matériaux de Nogent » situés à proximité d'une zone pavillonnaire – entendus tous les jours, 8h par jour depuis le printemps 2013. Jamais entendu auparavant – riverains présente depuis 10 ans.	La commune sera informée de la situation avec le commerçant, la gestion des conflits de voisinage fait parti des pouvoirs de police du maire.
Courriel	Tondeuses, skate parc, haut-parleurs du stade	20/11/13	Pontault Combault	/	Nuisance sonores des tondeuses utilisées par les employés municipaux pour les stades – dès 6h45 l'été, alors que l'utilisation d'engins bruyants n'est autorisée qu'à partir de 8h selon les règles municipales régulièrement rappelées aux habitants. Nuisances des pistes de skate, tandis que le bulletin municipal indiquait qu'il n'y avait pas d'habitations proches... Hauts parleurs des tournois de foot les weekends de mai à juillet à volume bien trop fort.	La remarque sera transférée à la commune qui gère ces aspects.

Modalité	Infra-structure concernée	Date	Com-mune	Adresse	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Anticipation de l'environnement sonore et problèmes comportementaux						
Registre	Projet ZAC « Le pré de la Longuiole »	Non renseigné	Roissy-En-Brie	/	Quel impact du projet sur la rue de Pommerot, qui desservira le futur lotissement ? La desserte par « arrêtes de poisson » aujourd'hui prévue n'est pas satisfaisante.	La création de voirie par impasses de desserte répond à une volonté de réduire le report de trafic des axes principaux vers le centre-ville par une traversée de la future ZAC. Ainsi il a été recherché la limitation de véhicules extérieurs au lotissement. A ce stade du projet il n'est pas possible de faire des modélisations, mais l'aménagement urbain tiendra compte de ces aspects. A noter que pour percevoir une augmentation significative du bruit, un doublement du trafic est nécessaire.
Courriel + permanence	Bâtiments neufs + comportements	6/11/13	Roissy-En-Brie	rue Pierre Curie	Quelles garanties sur les bâtiments neufs pour la limitation du bruit entre logements ? Notamment pour les 2 immeubles du centre ville, prévues en face de chez lui. Pourquoi autorise-t-on les constructions nouvelles près des infrastructures bruyantes (voie ferrée...) ? Quelle gestion des nuisances sonores du Skate parc, organisées ou non par les collectivités. Demande de plus d'informations sur Internet, et notamment un contact technique direct identifié. Remarque un besoin de sensibilisation voir d'éducation des habitants sur les nuisances sonores générés par les comportements : 2 roues non trafiqués, musique, cris, bruits nocturnes... « Ne pas faire de bruit est une façon de respecter ses voisins ».	La réglementation sur les logements neufs s'est renforcée pour les permis de construire à partir du 1 ^{er} janvier 2013, avec une habilitation acoustique à produire en cas de logements mitoyens avec un autre ou une activité. Une action du plan confirme la volonté de la collectivité de veiller aux exigences acoustiques réglementaires dans les nouveaux projets de construction. Les habitations nouvelles sont autorisées aux abords des voies bruyantes mais doivent respecter des critères d'isolation acoustique à l'intérieur du bâtiment. Les limitations de constructions nouvelles peuvent être inscrites dans les documents d'urbanismes. Une action du PPBE confirme la volonté de l'agglomération d'intégrer l'acoustique dans les questions d'aménagements du territoire. La question de la gestion des nuisances sonores du skate parc sera remontée à la commune. Le plan contient une action de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit et la mise en place d'un référent bruit au sein de l'agglomération. Il sera étudié la possibilité de communiquer une adresse mail directe pour la population pour transfert aux services compétent et suivi de la réponse donnée.