



**ville de vitry-sur-seine**

---

## Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Vitry-sur-Seine (94)



2013-2018

Arrêté par le Conseil Municipal  
le 18 décembre 2013



## Sommaire

<b>Résumé non technique .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Présentation .....</b>	<b>6</b>
1.1 Contexte réglementaire.....	6
1.2 Démarche de réalisation .....	6
1.3 Etendue d'application du PPBE .....	7
<b>2. Diagnostic .....</b>	<b>8</b>
2.1 Indicateurs acoustiques .....	8
2.2 Synthèse des résultats de la cartographie.....	8
2.3 Détermination des zones à enjeux bruyantes.....	11
2.4 Détermination des zones potentiellement calmes .....	15
2.5 Actions réalisées ces dix dernières années.....	17
<b>3. Actions pour un environnement sonore de qualité.....</b>	<b>21</b>
3.1 Cadre législatif .....	21
3.2 Orientations stratégiques pour le territoire.....	22
3.3 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones à enjeux .....	26
3.4 Actions à venir.....	27
<b>4. Suivi et implications du plan d'actions .....</b>	<b>49</b>
4.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées .....	49
4.2 Suivi du plan d'action .....	49
4.3 Mise en cohérence des outils .....	49
<i>Annexe 1. Interventions réalisées sur les enrobés routiers communaux depuis 2002 ....</i>	<i>50</i>
<i>Annexe 2. Actions passées ou futures réalisées par le Conseil Général .....</i>	<i>53</i>
<i>Annexe 3. Carte du Schéma Directeur des circulations douces .....</i>	<i>61</i>
<i>Annexe 4. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires.....</i>	<i>63</i>
<i>Annexe 5. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières .....</i>	<i>66</i>
<i>Annexe 6. Recommandations pour les projets d'aménagements.....</i>	<i>71</i>
<i>Annexe 7. Accord/avis des gestionnaires sur le projet de plan.....</i>	<i>75</i>
<i>Annexe 8. Consultation du public.....</i>	<i>80</i>

Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier  
 – indicateur  $L_{DEN}$  .....9

Planche 2 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire  
 – indicateur  $L_N$  .....9

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires ..... 10

Planche 4 - Carte des infrastructures des 18 zones prioritaires..... 12

Planche 5 - Cartographie des niveaux sonores modérés ..... 15

Planche 6 - Carte des espaces verts communaux..... 16

Planche 7 - Actions recensées ces 10 dernières années par les services communaux ... 19

Planche 8 - Classement sonore des voies ferroviaires et routières nationales et  
 départementales – Arrêté en 2002..... 24

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Approbation</i>
<b>Révisions</b>	A	08.07.13	A. DAVID	A. MOULIN	L. DROIN
	B	10.07.13	A. DAVID	A. MOULIN	L. DROIN
	C	09.09.13	A. DAVID	C. BOUTIN	A.BIGOT
	D	19.11.13	A. DAVID	C. BOUTIN	A.BIGOT

## Résumé non technique

---

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la commune de Vitry-sur-Seine (94), 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 Bruitparif et le Conseil Général du Val-de-Marne et approuvée par le Conseil municipal le 27 mai 2009.

Il a fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période du 16 septembre au 16 novembre 2013. Les remarques effectuées ont été analysées et figurent en annexe 8.

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 par la commune et ses partenaires.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Ce plan énonce cinq thèmes regroupant les actions retenues :

- Thème A : Réduction du bruit des infrastructures de transport terrestre.
- Thème B : Anticipation de l'évolution de l'environnement sonore.
- Thème C : Réflexion sur la question des zones calmes.
- Thème D : Amélioration de la connaissance du bruit sur la commune.
- Thème E : Actions sur les autres sources de bruit hors champ réglementaire du PPBE.

**La réduction du bruit des infrastructures de transport terrestre** concerne les bruits issus d'axes routiers et ferroviaires. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures a permis de recenser les mesures réalisées et prévues. A ce jour aucune action n'a pu être inscrite au plan pour les axes départementaux (le plan d'actions du Conseil Général n'est pas achevé), et ferroviaire (le plan d'actions n'est pas achevé par RFF). La commune s'engage à réaliser une analyse plus affinée pour les bâtiments impactés par son réseau qui permettront la prise de décision sur les actions de traitement dans un second temps.

**L'anticipation de l'évolution de l'environnement sonore** est un volet préventif important pour la commune. Il s'appuie sur une meilleure intégration de l'acoustique dans les démarches menées par la commune. Des prescriptions générales sont fournies afin d'être diffusées largement.

**La préservation d'espaces potentiellement calmes.** La commune dispose d'espaces à niveau sonore modéré et de balades pour la population potentiellement éligibles. La commune va mener une réflexion sur les questions de critères de définition, de localisation et d'actions des zones calmes sur la commune, notamment avec les partenaires (Département, communes limitrophes, Bruitparif...).

**L'amélioration de la connaissance du bruit sur la commune** est associée à une observation des sources de bruit et de leur évolution via la réalisation de comptages routiers 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 de la ville. Une personne « référent bruit » aura pour rôle de recenser les plaintes et les rediriger vers les services ou organismes compétents.

Les autres **sources de bruit hors champ réglementaire du PPBE** considérées au plan sont de deux ordres : activités et bruits du Centre-Ville. La commune travaille sur la diminution de ces nuisances des activités non soumises à autorisation du Préfet, à portée plus locale mais qui sont sources de nuisances pour les populations riveraines, avec l'Agence Régionale de la Santé. Cette collaboration sera poursuivie. Des actions pour déterminer les pratiques qui induisent des comportements bruyants en centre-ville seront étudiées pour dans un second temps étudier les pistes d'actions possibles.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la commune, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil Général) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. Le PPBE de l'Etat de 2013 n'a pas identifié la commune parmi ses priorités, et le PPBE du Département est cours de définition au moment où le présent PPBE a été élaboré. Aussi seules les mesures de réduction du bruit connues à ce stade et transmises par les acteurs sont signalées.

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 la commune.

## 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**.

Ainsi la commune de Vitry-sur-Seine est concernée par les textes au titre de son appartenance à l'agglomération parisienne, de plus de 250 000 habitants.

Les **cartes du bruit** ont été arrêtées par délibération du Conseil municipal n°DL09428 en date du 27 mai 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.

La commune a ensuite poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE 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

---

Dans un premier temps, à partir d'avril 2011, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Le diagnostic acoustique territorialisé réalisé par Bruitparif a notamment été utilisé. 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**<sup>1</sup> n'avait pas à être vérifié dans le cadre de ce diagnostic. L'identification des bâtiments exposés dans ce 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 commune a travaillé sur la mise en place de nouvelles actions dans les zones jugées prioritaires où la source de bruit est communale.

---

<sup>1</sup> 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 ; les critères sont rappelés en annexe 3 du présent rapport.

L'avis des gestionnaires sur le projet de plan a été sollicité et est consigné en annexe 7 de ce document lorsque disponible.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** a été réalisée pour une durée de 2 mois, du 16 septembre au 16 novembre 2013. Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition en mairie et une adresse mail ouverte pour consigner les remarques par courriel. Le présent PPBE final, intégrant les remarques du public, sera arrêté par le Conseil municipal. Une mise en ligne du document sera réalisée.

## 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 autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien – *sans impact sur la commune*.
- 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 1 168 hectares (soit 11,680km<sup>2</sup>), situé dans le département du Val-de-Marne (94). Il comporte une population de près de 86 000 habitants.

### 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**, nommés établissements sensibles par la suite.

### 1.3.4 Qui agit ?

---

La commune n'est pas seul acteur de la démarche. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective, notamment avec les autres gestionnaires des sources de bruit :

- L'Etat.
- Le Département.
- RFF/ la SNCF.
- La DRIEA<sup>2</sup>, les industriels.

---

<sup>2</sup> Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France

## 2. Diagnostic

---

Les cartes de bruit stratégiques réalisées par la commune 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 juin 2009 : <http://www.vitry94.fr/habitat-urbanisme/lutte-contre-le-bruit/>.

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.

### 2.1 Indicateurs acoustiques

---

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) mais 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.

### 2.2 Synthèse des 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.

Les cartes page suivante présentent les étendues affectées par des dépassements de seuils pour le bruit routier et ferroviaire pour les indicateurs les plus dimensionnants.

## Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier – indicateur $L_{DEN}$

### CARTOGRAPHIE DU BRUIT VITRY-SUR-SEINE

Type de carte :  
Valeur limite

Source de bruit :  
ROUTES

Indicateur :  
 $L_{den}$

Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)



Légende  
Éléments graphiques



Source : IGN, 2010-2011, 2012-2013, 2014-2015, 2016-2017, 2018-2019, 2020-2021, 2022-2023, 2024-2025, 2026-2027, 2028-2029, 2030-2031, 2032-2033, 2034-2035, 2036-2037, 2038-2039, 2040-2041, 2042-2043, 2044-2045, 2046-2047, 2048-2049, 2050-2051, 2052-2053, 2054-2055, 2056-2057, 2058-2059, 2060-2061, 2062-2063, 2064-2065, 2066-2067, 2068-2069, 2070-2071, 2072-2073, 2074-2075, 2076-2077, 2078-2079, 2080-2081, 2082-2083, 2084-2085, 2086-2087, 2088-2089, 2090-2091, 2092-2093, 2094-2095, 2096-2097, 2098-2099, 2100-2101, 2102-2103, 2104-2105, 2106-2107, 2108-2109, 2110-2111, 2112-2113, 2114-2115, 2116-2117, 2118-2119, 2120-2121, 2122-2123, 2124-2125, 2126-2127, 2128-2129, 2130-2131, 2132-2133, 2134-2135, 2136-2137, 2138-2139, 2140-2141, 2142-2143, 2144-2145, 2146-2147, 2148-2149, 2150-2151, 2152-2153, 2154-2155, 2156-2157, 2158-2159, 2160-2161, 2162-2163, 2164-2165, 2166-2167, 2168-2169, 2170-2171, 2172-2173, 2174-2175, 2176-2177, 2178-2179, 2180-2181, 2182-2183, 2184-2185, 2186-2187, 2188-2189, 2190-2191, 2192-2193, 2194-2195, 2196-2197, 2198-2199, 2200-2201, 2202-2203, 2204-2205, 2206-2207, 2208-2209, 2210-2211, 2212-2213, 2214-2215, 2216-2217, 2218-2219, 2220-2221, 2222-2223, 2224-2225, 2226-2227, 2228-2229, 2230-2231, 2232-2233, 2234-2235, 2236-2237, 2238-2239, 2240-2241, 2242-2243, 2244-2245, 2246-2247, 2248-2249, 2250-2251, 2252-2253, 2254-2255, 2256-2257, 2258-2259, 2260-2261, 2262-2263, 2264-2265, 2266-2267, 2268-2269, 2270-2271, 2272-2273, 2274-2275, 2276-2277, 2278-2279, 2280-2281, 2282-2283, 2284-2285, 2286-2287, 2288-2289, 2290-2291, 2292-2293, 2294-2295, 2296-2297, 2298-2299, 2300-2301, 2302-2303, 2304-2305, 2306-2307, 2308-2309, 2310-2311, 2312-2313, 2314-2315, 2316-2317, 2318-2319, 2320-2321, 2322-2323, 2324-2325, 2326-2327, 2328-2329, 2330-2331, 2332-2333, 2334-2335, 2336-2337, 2338-2339, 2340-2341, 2342-2343, 2344-2345, 2346-2347, 2348-2349, 2350-2351, 2352-2353, 2354-2355, 2356-2357, 2358-2359, 2360-2361, 2362-2363, 2364-2365, 2366-2367, 2368-2369, 2370-2371, 2372-2373, 2374-2375, 2376-2377, 2378-2379, 2380-2381, 2382-2383, 2384-2385, 2386-2387, 2388-2389, 2390-2391, 2392-2393, 2394-2395, 2396-2397, 2398-2399, 2400-2401, 2402-2403, 2404-2405, 2406-2407, 2408-2409, 2410-2411, 2412-2413, 2414-2415, 2416-2417, 2418-2419, 2420-2421, 2422-2423, 2424-2425, 2426-2427, 2428-2429, 2430-2431, 2432-2433, 2434-2435, 2436-2437, 2438-2439, 2440-2441, 2442-2443, 2444-2445, 2446-2447, 2448-2449, 2450-2451, 2452-2453, 2454-2455, 2456-2457, 2458-2459, 2460-2461, 2462-2463, 2464-2465, 2466-2467, 2468-2469, 2470-2471, 2472-2473, 2474-2475, 2476-2477, 2478-2479, 2480-2481, 2482-2483, 2484-2485, 2486-2487, 2488-2489, 2490-2491, 2492-2493, 2494-2495, 2496-2497, 2498-2499, 2500-2501, 2502-2503, 2504-2505, 2506-2507, 2508-2509, 2510-2511, 2512-2513, 2514-2515, 2516-2517, 2518-2519, 2520-2521, 2522-2523, 2524-2525, 2526-2527, 2528-2529, 2530-2531, 2532-2533, 2534-2535, 2536-2537, 2538-2539, 2540-2541, 2542-2543, 2544-2545, 2546-2547, 2548-2549, 2550-2551, 2552-2553, 2554-2555, 2556-2557, 2558-2559, 2560-2561, 2562-2563, 2564-2565, 2566-2567, 2568-2569, 2570-2571, 2572-2573, 2574-2575, 2576-2577, 2578-2579, 2580-2581, 2582-2583, 2584-2585, 2586-2587, 2588-2589, 2590-2591, 2592-2593, 2594-2595, 2596-2597, 2598-2599, 2600-2601, 2602-2603, 2604-2605, 2606-2607, 2608-2609, 2610-2611, 2612-2613, 2614-2615, 2616-2617, 2618-2619, 2620-2621, 2622-2623, 2624-2625, 2626-2627, 2628-2629, 2630-2631, 2632-2633, 2634-2635, 2636-2637, 2638-2639, 2640-2641, 2642-2643, 2644-2645, 2646-2647, 2648-2649, 2650-2651, 2652-2653, 2654-2655, 2656-2657, 2658-2659, 2660-2661, 2662-2663, 2664-2665, 2666-2667, 2668-2669, 2670-2671, 2672-2673, 2674-2675, 2676-2677, 2678-2679, 2680-2681, 2682-2683, 2684-2685, 2686-2687, 2688-2689, 2690-2691, 2692-2693, 2694-2695, 2696-2697, 2698-2699, 2700-2701, 2702-2703, 2704-2705, 2706-2707, 2708-2709, 2710-2711, 2712-2713, 2714-2715, 2716-2717, 2718-2719, 2720-2721, 2722-2723, 2724-2725, 2726-2727, 2728-2729, 2730-2731, 2732-2733, 2734-2735, 2736-2737, 2738-2739, 2740-2741, 2742-2743, 2744-2745, 2746-2747, 2748-2749, 2750-2751, 2752-2753, 2754-2755, 2756-2757, 2758-2759, 2760-2761, 2762-2763, 2764-2765, 2766-2767, 2768-2769, 2770-2771, 2772-2773, 2774-2775, 2776-2777, 2778-2779, 2780-2781, 2782-2783, 2784-2785, 2786-2787, 2788-2789, 2790-2791, 2792-2793, 2794-2795, 2796-2797, 2798-2799, 2800-2801, 2802-2803, 2804-2805, 2806-2807, 2808-2809, 2810-2811, 2812-2813, 2814-2815, 2816-2817, 2818-2819, 2820-2821, 2822-2823, 2824-2825, 2826-2827, 2828-2829, 2830-2831, 2832-2833, 2834-2835, 2836-2837, 2838-2839, 2840-2841, 2842-2843, 2844-2845, 2846-2847, 2848-2849, 2850-2851, 2852-2853, 2854-2855, 2856-2857, 2858-2859, 2860-2861, 2862-2863, 2864-2865, 2866-2867, 2868-2869, 2870-2871, 2872-2873, 2874-2875, 2876-2877, 2878-2879, 2880-2881, 2882-2883, 2884-2885, 2886-2887, 2888-2889, 2890-2891, 2892-2893, 2894-2895, 2896-2897, 2898-2899, 2900-2901, 2902-2903, 2904-2905, 2906-2907, 2908-2909, 2910-2911, 2912-2913, 2914-2915, 2916-2917, 2918-2919, 2920-2921, 2922-2923, 2924-2925, 2926-2927, 2928-2929, 2930-2931, 2932-2933, 2934-2935, 2936-2937, 2938-2939, 2940-2941, 2942-2943, 2944-2945, 2946-2947, 2948-2949, 2950-2951, 2952-2953, 2954-2955, 2956-2957, 2958-2959, 2960-2961, 2962-2963, 2964-2965, 2966-2967, 2968-2969, 2970-2971, 2972-2973, 2974-2975, 2976-2977, 2978-2979, 2980-2981, 2982-2983, 2984-2985, 2986-2987, 2988-2989, 2990-2991, 2992-2993, 2994-2995, 2996-2997, 2998-2999, 3000-3001, 3002-3003, 3004-3005, 3006-3007, 3008-3009, 3010-3011, 3012-3013, 3014-3015, 3016-3017, 3018-3019, 3020-3021, 3022-3023, 3024-3025, 3026-3027, 3028-3029, 3030-3031, 3032-3033, 3034-3035, 3036-3037, 3038-3039, 3040-3041, 3042-3043, 3044-3045, 3046-3047, 3048-3049, 3050-3051, 3052-3053, 3054-3055, 3056-3057, 3058-3059, 3060-3061, 3062-3063, 3064-3065, 3066-3067, 3068-3069, 3070-3071, 3072-3073, 3074-3075, 3076-3077, 3078-3079, 3080-3081, 3082-3083, 3084-3085, 3086-3087, 3088-3089, 3090-3091, 3092-3093, 3094-3095, 3096-3097, 3098-3099, 3100-3101, 3102-3103, 3104-3105, 3106-3107, 3108-3109, 3110-3111, 3112-3113, 3114-3115, 3116-3117, 3118-3119, 3120-3121, 3122-3123, 3124-3125, 3126-3127, 3128-3129, 3130-3131, 3132-3133, 3134-3135, 3136-3137, 3138-3139, 3140-3141, 3142-3143, 3144-3145, 3146-3147, 3148-3149, 3150-3151, 3152-3153, 3154-3155, 3156-3157, 3158-3159, 3160-3161, 3162-3163, 3164-3165, 3166-3167, 3168-3169, 3170-3171, 3172-3173, 3174-3175, 3176-3177, 3178-3179, 3180-3181, 3182-3183, 3184-3185, 3186-3187, 3188-3189, 3190-3191, 3192-3193, 3194-3195, 3196-3197, 3198-3199, 3200-3201, 3202-3203, 3204-3205, 3206-3207, 3208-3209, 3210-3211, 3212-3213, 3214-3215, 3216-3217, 3218-3219, 3220-3221, 3222-3223, 3224-3225, 3226-3227, 3228-3229, 3230-3231, 3232-3233, 3234-3235, 3236-3237, 3238-3239, 3240-3241, 3242-3243, 3244-3245, 3246-3247, 3248-3249, 3250-3251, 3252-3253, 3254-3255, 3256-3257, 3258-3259, 3260-3261, 3262-3263, 3264-3265, 3266-3267, 3268-3269, 3270-3271, 3272-3273, 3274-3275, 3276-3277, 3278-3279, 3280-3281, 3282-3283, 3284-3285, 3286-3287, 3288-3289, 3290-3291, 3292-3293, 3294-3295, 3296-3297, 3298-3299, 3300-3301, 3302-3303, 3304-3305, 3306-3307, 3308-3309, 3310-3311, 3312-3313, 3314-3315, 3316-3317, 3318-3319, 3320-3321, 3322-3323, 3324-3325, 3326-3327, 3328-3329, 3330-3331, 3332-3333, 3334-3335, 3336-3337, 3338-3339, 3340-3341, 3342-3343, 3344-3345, 3346-3347, 3348-3349, 3350-3351, 3352-3353, 3354-3355, 3356-3357, 3358-3359, 3360-3361, 3362-3363, 3364-3365, 3366-3367, 3368-3369, 3370-3371, 3372-3373, 3374-3375, 3376-3377, 3378-3379, 3380-3381, 3382-3383, 3384-3385, 3386-3387, 3388-3389, 3390-3391, 3392-3393, 3394-3395, 3396-3397, 3398-3399, 3400-3401, 3402-3403, 3404-3405, 3406-3407, 3408-3409, 3410-3411, 3412-3413, 3414-3415, 3416-3417, 3418-3419, 3420-3421, 3422-3423, 3424-3425, 3426-3427, 3428-3429, 3430-3431, 3432-3433, 3434-3435, 3436-3437, 3438-3439, 3440-3441, 3442-3443, 3444-3445, 3446-3447, 3448-3449, 3450-3451, 3452-3453, 3454-3455, 3456-3457, 3458-3459, 3460-3461, 3462-3463, 3464-3465, 3466-3467, 3468-3469, 3470-3471, 3472-3473, 3474-3475, 3476-3477, 3478-3479, 3480-3481, 3482-3483, 3484-3485, 3486-3487, 3488-3489, 3490-3491, 3492-3493, 3494-3495, 3496-3497, 3498-3499, 3500-3501, 3502-3503, 3504-3505, 3506-3507, 3508-3509, 3510-3511, 3512-3513, 3514-3515, 3516-3517, 3518-3519, 3520-3521, 3522-3523, 3524-3525, 3526-3527, 3528-3529, 3530-3531, 3532-3533, 3534-3535, 3536-3537, 3538-3539, 3540-3541, 3542-3543, 3544-3545, 3546-3547, 3548-3549, 3550-3551, 3552-3553, 3554-3555, 3556-3557, 3558-3559, 3560-3561, 3562-3563, 3564-3565, 3566-3567, 3568-3569, 3570-3571, 3572-3573, 3574-3575, 3576-3577, 3578-3579, 3580-3581, 3582-3583, 3584-3585, 3586-3587, 3588-3589, 3590-3591, 3592-3593, 3594-3595, 3596-3597, 3598-3599, 3600-3601, 3602-3603, 3604-3605, 3606-3607, 3608-3609, 3610-3611, 3612-3613, 3614-3615, 3616-3617, 3618-3619, 3620-3621, 3622-3623, 3624-3625, 3626-3627, 3628-3629, 3630-3631, 3632-3633, 3634-3635, 3636-3637, 3638-3639, 3640-3641, 3642-3643, 3644-3645, 3646-3647, 3648-3649, 3650-3651, 3652-3653, 3654-3655, 3656-3657, 3658-3659, 3660-3661, 3662-3663, 3664-3665, 3666-3667, 3668-3669, 3670-3671, 3672-3673, 3674-3675, 3676-3677, 3678-3679, 3680-3681, 3682-3683, 3684-3685, 3686-3687, 3688-3689, 3690-3691, 3692-3693, 3694-3695, 3696-3697, 3698-3699, 3700-3701, 3702-3703, 3704-3705, 3706-3707, 3708-3709, 3710-3711, 3712-3713, 3714-3715, 3716-3717, 3718-3719, 3720-3721, 3722-3723, 3724-3725, 3726-3727, 3728-3729, 3730-3731, 3732-3733, 3734-3735, 3736-3737, 3738-3739, 3740-3741, 3742-3743, 3744-3745, 3746-3747, 3748-3749, 3750-3751, 3752-3753, 3754-3755, 3756-3757, 3758-3759, 3760-3761, 3762-3763, 3764-3765, 3766-3767, 3768-3769, 3770-3771, 3772-3773, 3774-3775, 3776-3777, 3778-3779, 3780-3781, 3782-3783, 3784-3785, 3786-3787, 3788-3789, 3790-3791, 3792-3793, 3794-3795, 3796-3797, 3798-3799, 3800-3801, 3802-3803, 3804-3805, 3806-3807, 3808-3809, 3810-3811, 3812-3813, 3814-3815, 3816-3817, 3818-3819, 3820-3821, 3822-3823, 3824-3825, 3826-3827, 3828-3829, 3830-3831, 3832-3833, 3834-3835, 3836-3837, 3838-3839, 3840-3841, 3842-3843, 3844-3845, 3846-3847, 3848-3849, 3850-3851, 3852-3853, 3854-3855, 3856-3857, 3858-3859, 3860-3861, 3862-3863, 3864-3865, 3866-3867, 3868-3869, 3870-3871, 3872-3873, 3874-3875, 3876-3877, 3878-3879, 3880-3881, 3882-3883, 3884-3885, 3886-3887, 3888-3889, 3890-3891, 3892-3893, 3894-3895, 3896-3897, 3898-3899, 3900-3901, 3902-3903, 3904-3905, 3906-3907, 3908-3909, 3910-3911, 3912-3913, 3914-3915, 3916-3917, 3918-3919, 3920-3921, 3922-3923, 3924-3925, 3926-3927, 3928-3929, 3930-3931, 3932-3933, 3934-3935, 3936-3937, 3938-3939, 3940-3941, 3942-3943, 3944-3945, 3946-3947, 3948-3949, 3950-3951, 3952-3953, 3954-3955, 3956-3957, 3958-3959, 3960-3961, 3962-3963, 3964-3965, 3966-3967, 3968-3969, 3970-3971, 3972-3973, 3974-3975, 3976-3977, 3978-3979, 3980-3981, 3982-3983, 3984-3985, 3986-3987, 3988-3989, 3990-3991, 3992-3993, 3994-3995, 3996-3997, 3998-3999, 4000-4001, 4002-4003, 4004-4005, 4006-4007, 4008-4009, 4010-4011, 4012-4013, 4014-4015, 4016-4017, 4018-4019, 4020-4021, 4022-4023, 4024-4025, 4026-4027, 4028-4029, 4030-4031, 4032-4033, 4034-4035, 4036-4037, 4038-4039, 4040-4041, 4042-4043, 4044-4045, 4046-4047, 4048-4049, 4050-4051, 4052-4053, 4054-4055, 4056-4057, 4058-4059, 4060-4061, 4062-4063, 4064-4065, 4066-4067, 4068-4069,

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 utilisé était celui du recensement de 1999 avec 79 400 habitants.

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

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
<b>Lden : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>55</b>
Nombre d'habitants	21 700	1 000	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	14	1	0	0
Nombre d'établissements de santé	9	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
<b>Ln : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>/</b>
Nombre d'habitants	9 000	1 100	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	11	1	0	0
Nombre d'établissements de santé	5	0	0	0

#### Commentaires :

- Des dépassements de valeurs limites sont recensés principalement pour le bruit routier : potentiellement 27% de la population pour l'indicateur L<sub>DEN</sub>. En ce qui concerne les bruits ferroviaires, c'est autour de 1% de la population qui est impactée au-delà des seuils.
- Les établissements situés potentiellement dans des zones en dépassement sont les suivants - à noter que la plupart a fait l'objet de rénovation :
  - Accueil petite enfance : Crèche du 8 mai 45, Crèche Rouget de Lisle, Crèche Lagaisse, Halte Jeux la Rimbambelle.
  - Santé : Centre municipal de Santé, Clinique Pasteur.
  - Enseignement : Maternelle J.J.Rousseau, Maternelle Blaise Pascal, Maternelle J. Jaurès, Elémentaire Diderot, Elémentaire Montesquieu, Elémentaire J. Jaurès, Collège D. Casanova, Lycée J.J. Rousseau, Lycée J. Macé.
- Du fait de la méthode de calcul des cartes de bruit, les industries ne génèrent pas de dépassement des seuils qui leur sont autorisés. Ces sources potentielles de bruit ne font donc pas l'objet d'une action particulière dans le plan.

Il est important de rappeler la méthode de calcul des statistiques. **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(s) acteur(s) : identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés.

## 2.3 Détermination des zones à enjeux bruyantes

---

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 habités ou établissements sensibles au bruit, l'objectif est de diminuer le bruit reçu en façade.

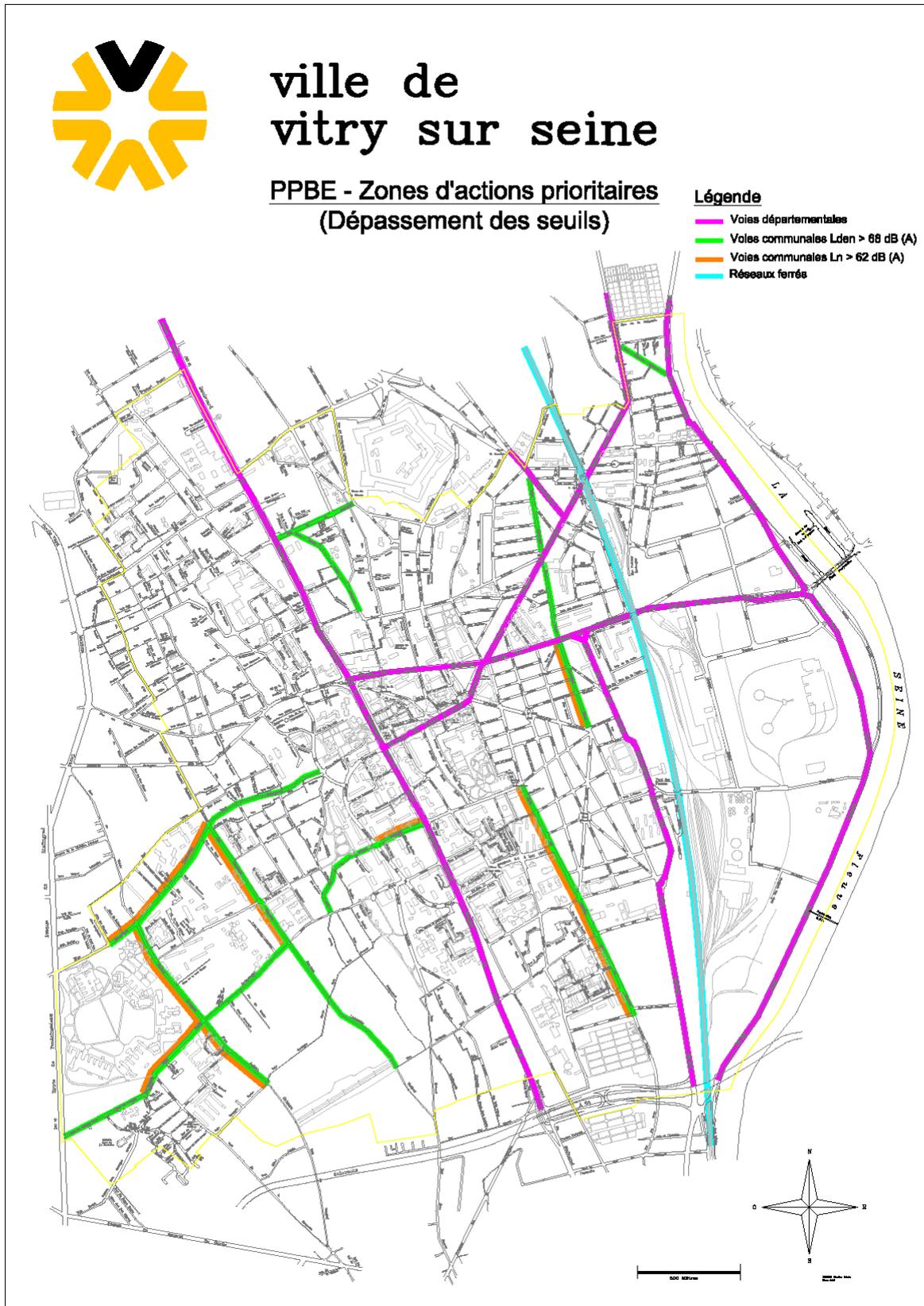
Ont été recensés les bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement situés dans les zones délimitées par les isophones seuils issues des cartes stratégiques du bruit. Ils ont été regroupés dans des zones dites à enjeux.

### Commentaires :

- 38 zones ont été identifiées dans un premier temps, sur la base de cette analyse. Une priorisation de traitement a été effectuée sur la base du nombre de personnes impactées, la justesse de la cartographie (modification depuis la réalisation de la carte ou erreur de modélisation) et la présence d'établissement sensible dans la zone.
- Au terme de l'analyse, 18 zones ont été retenues, elles correspondent aux bâtiments situés le long des voiries présentées sur la carte suivante. Le traitement des autres zones n'est pas considéré comme prioritaire. Il est préférable d'attendre les nouvelles cartes de bruit mises à jour avant d'envisager un traitement qui pourrait être inutile. La carte page suivante présente ces voiries.

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 nécessairement aux bâtiments qui ont possibilité d'être traités.**

Planche 4 - Carte des infrastructures des 18 zones prioritaires



Le tableau ci-dessous présente le détail de l'exposition au bruit des zones retenues.

Source	Gestionnaire	Exposition Lden		Exposition Ln		Multi expo	Ets sensible	Actions réalisées / prévues
		Nb_Bat	Nb_Pop	Nb_Bat	Nb_Pop			
D5	CG	132	8914	89	4314	Non	Crèche Rouget de Lisle	Nouveaux bâtis construits depuis la carte. Aménagement ZAC Concorde – Stalingrad. Au Sud, la zone est en cours de réaménagement avec le projet de prolongation du TCSP – visant à accueillir un tramway en 2020, et la ZAC Rouget de l'Isle.
							Elémentaire Diderot	
D55 - Av Anatole France, Av Paul Vaillant Couturier, Av de l'Abbé Roger Derry	CG	86	4491	49	2577	Oui	Maternelle J. Jaurès	Isolation d'établissements sensibles communaux Mise en place de zones 30 au sud-ouest de la D55 : de la D5 à la D48. Mise en place de pistes cyclables sur Derry
							Elémentaire Montesquieu	
							Elémentaire J. Jaurès	
							Collège Casanova	
D55A - Av Henri Barbusse	CG	72	2108	32	685	Non	Centre municipal de santé	Constructions récentes, dont le centre municipal de santé sur l'axe Général De Gaulle
Rue Gabriel Péri	Commune	90	1704	37	915	Non		RAS
Voie ferrée	RFF	70	1055	72	1069	Oui	Lycée J. Macé	<p>Une étude de résorption des PNB a été réalisée par RFF en 2004. 44 PNB ont été dénombrés (le Lycée en est exclu, du fait du non respect du critère d'antériorité). Des solutions de type écrans et renforcement d'isolation de façade ont alors été préconisées, pour un montant estimé à 5,5 M€. Cependant leur réalisation n'est pas compatible avec le projet de sextuplement des voies.</p> <p>Un remplacement de semelles de frein en fonte par des semelles en matériau composite a été effectué pour les automotrices Z2N utilisées pour le RER C après 2004 rendant obsolètes les résultats de la précédente étude citée. Au passage de ces rames, un gain important a été observé, le dénombrement de PNB de 2004 est donc surestimé.</p> <p>A horizon 2017, une augmentation du trafic selon les aménagements du schéma directeur de modernisation du RERC est prévue. Une étude acoustique préalable au projet de sextuplement des voies est en cours.</p> <p>Le Lycée a fait l'objet d'une restructuration récemment, avec pose de double vitrage.</p>
D48 - Av Jean Jaurès	CG	31	955	17	544	Non	Maternelle J. Jaurès	Les trafics du modèle sont sous-estimés. Les nuisances sonores sont potentiellement plus importantes.
							Elémentaire J. Jaurès	

Source	Gestionnaire	Exposition Lden		Exposition Ln		Multi expo	Ets sensible	Actions réalisées / prévues
Rue de Choisy et Rue du Général Malleret Joinville	Commune	65	855	12	346	Non	Maternelle Blaise Pascal	Nouveaux bâtis d'habitations au Sud de la zone. Les salles de la maternelle impactées par le bruit de la rue ne sont plus des lieux d'enseignement suite aux réaménagements effectués.
Rue Edouard Tremblay	Commune	79	850	17	216	Non	/	Trafics du modèle incohérents avec la situation actuelle. Une vérification sera à mener lors de la mise à jour des cartes. Les véhicules circulent à moins de 50km/h – comptages avec mesures de vitesse effectuées. Etudier avec Bruitparif la possibilité de rentrer les vitesses réelles dans le modèle acoustique de mise à jour.
Rue Julien Grimau	Commune	54	720	25	263	Non	/	RAS
Av du Colonel Fabien	Commune	70	585	20	227	Non	Halte Jeux La Ribambelle Maternelle JJ Rousseau	Réhabilitation de l'Halte Jeux et de la Maternelle récemment.
D124 - Av du Groupe Manouchian et Rue Léon Geffroy	CG	26	497	3	176	Oui	/	Au cœur de la ZAC Gare Ardoines.
D124 - Av de la République	CG	28	493	4	171	Non	/	RAS
Rue de la Petite Saussaie	Commune	8	360	1	9	Non	Clinique Pasteur Maternelle Petite Saussaie	Le trafic est sans doute surestimé dans les cartes de bruit, induisant une surestimation des niveaux de bruit inférieure à 1 dB(A). La maternelle devait faire l'objet d'une étude de changement de menuiseries en 2010. Une vérification sera à mener lors de la mise à jour des cartes.
D52 - Quai Jules Guesde	CG	19	175 <sup>3</sup>	12	131	Non	/	Aménagements de nouveaux bâtis au Nord de la zone.
Rue Auguste Blanqui	Commune	9	138	3	65	Non	/	Secteur d'aménagement à l'étude. Carte à mettre à jour en fonction des aménagements prévus.
Rue Marie Sorin Defresne	Commune	18	123	0	0	Non	/	Aménagement de la ZAC Concorde – Stalingrad.
Rue du Moulin Vert, Rue de France, Rue Risch et Rue Paul Armangot	Commune	28	112	7	40	Non	/	Aménagements de nouveaux bâtis. Requalification de la rue. Mettre à jour les cartes en tenant compte des nouveaux aménagements
Rue de la Concorde	Commune	4	91	0	0	Non	Maternelle Louise Michel	Le trafic est sans doute sous-estimé dans les cartes de bruit. Aménagements de nouveaux bâtis. Une vérification sera à mener lors de la mise à jour des cartes.

<sup>3</sup> Très sous-estimé car nombreuses constructions nouvelles au Nord.

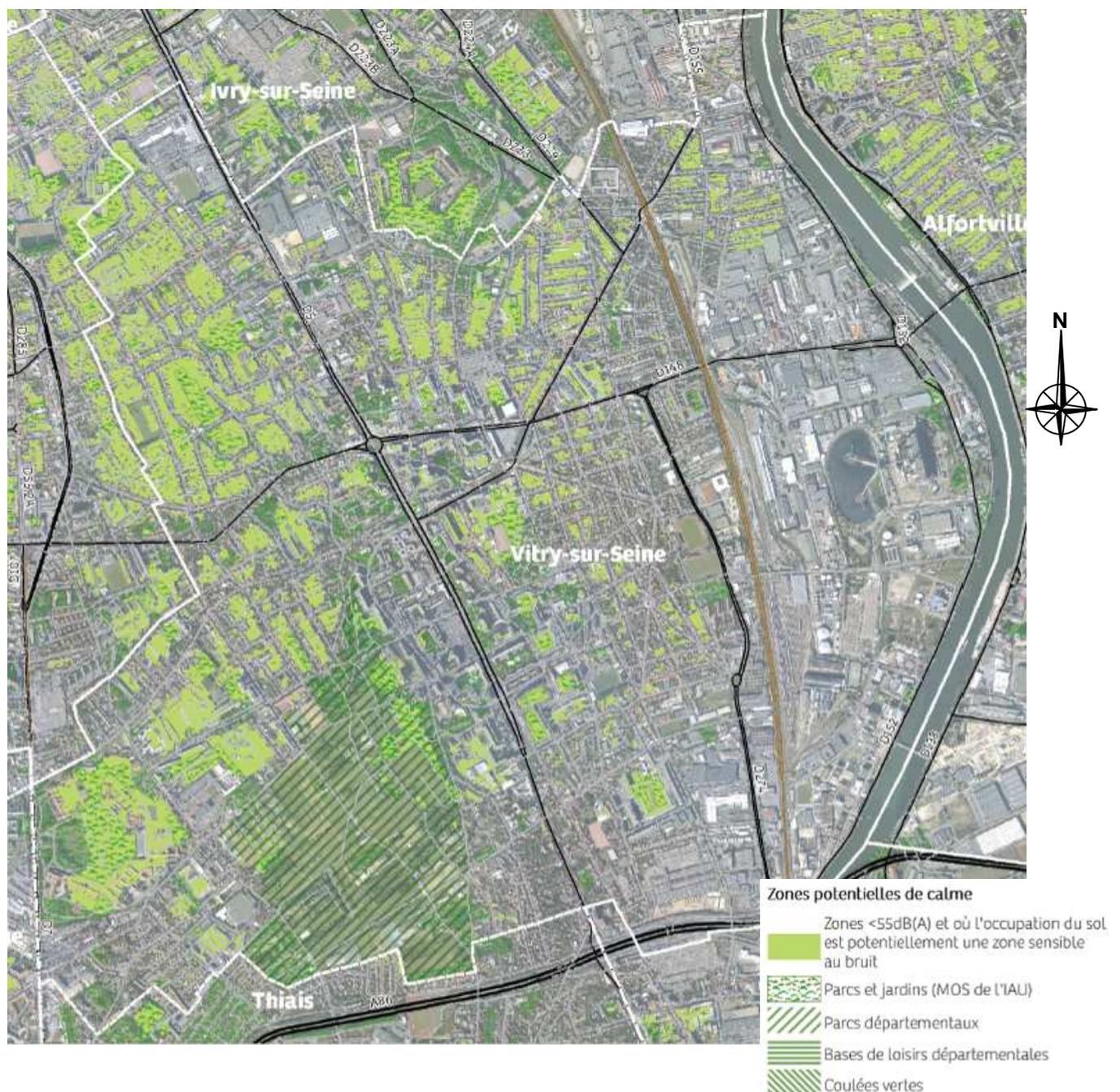
Pour les zones concernées par des voies communales, des actions ont été validées par la commune. Elles sont présentées au paragraphe 3.4.

## 2.4 Détermination des zones potentiellement calmes

**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 ...).

La carte suivante présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur Lden.

### Planche 5 - Cartographie des niveaux sonores modérés

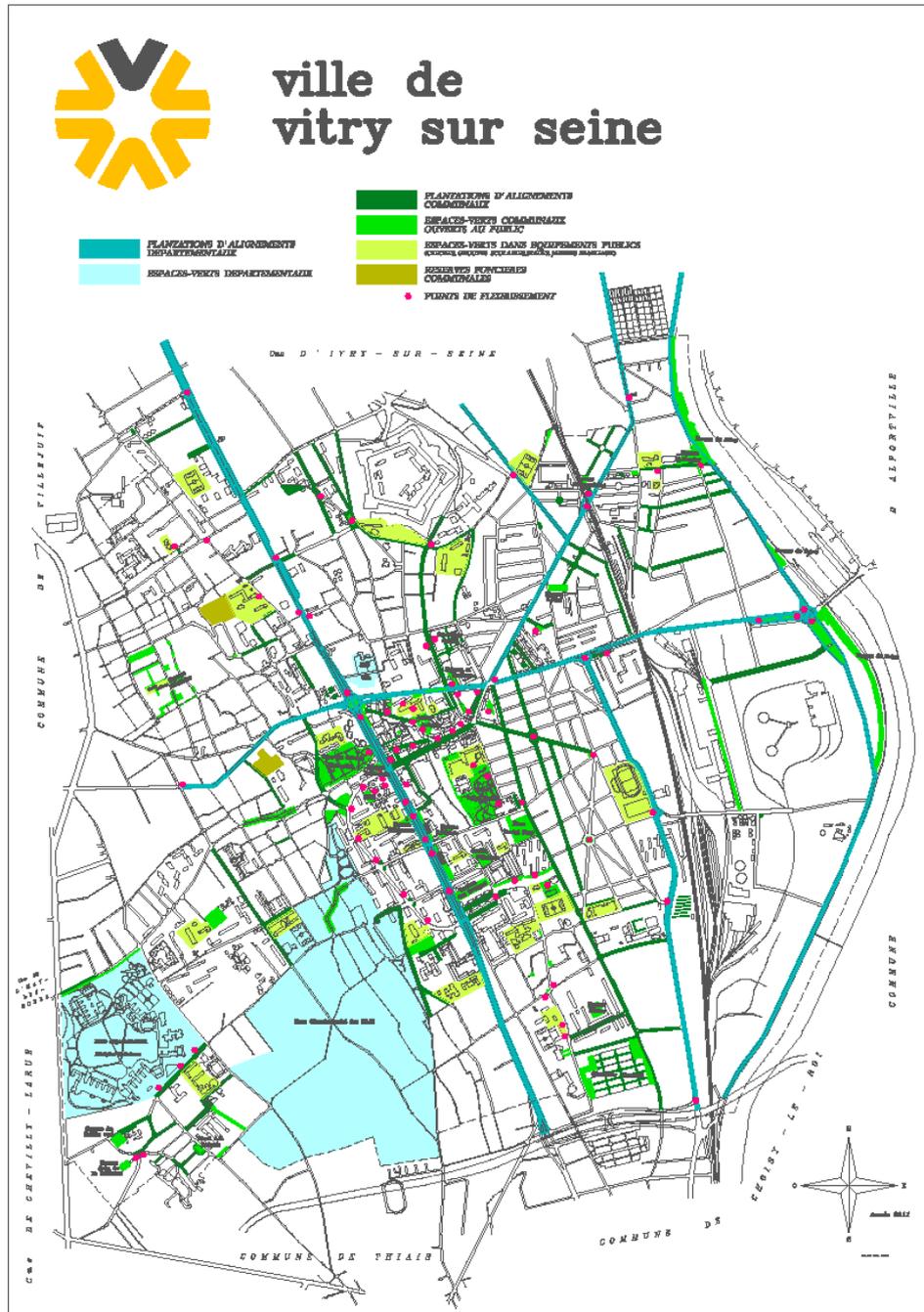


**Commentaires :**

- Plusieurs espaces potentiellement calmes se distinguent sur cette carte. Si les niveaux sonores issus des infrastructures y sont très modérés, inférieurs à 55 dB(A), les critères qualitatifs restent à être vérifiés (usages, paysages, sécurité, fonctionnalités, ...).
- La commune n'est pas gestionnaire de l'ensemble des zones potentiellement calmes.

La carte ci-dessous présente les espaces verts communaux qui pourraient être éligibles.

**Planche 6 - Carte des espaces verts communaux**



La réflexion sur la notion de zone calme n'a pas abouti lors de l'élaboration du plan, aussi aucune définition ni localisation n'est retenue pour ce premier plan.

## 2.5 Actions réalisées ces dix dernières années

Le PPBE contient 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.

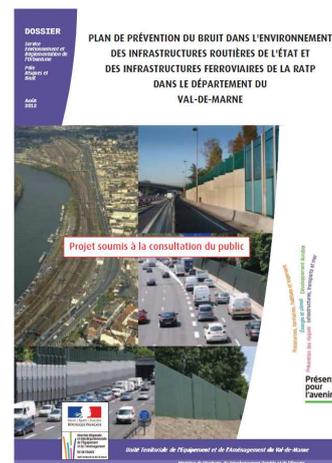
### 2.5.1 Partenaires

#### Infrastructures routières de l'Etat

L'Etat doit réaliser son PPBE concernant les parties de sa voirie qui supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules an, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions dans un premier temps. Ce premier projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 15 novembre 2012 au 15 janvier 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 (arrêtés du 5 mai 1995 et 8 novembre 1999). Le projet fait l'objet d'une étude d'impact, et les niveaux de bruit doivent respecter des niveaux seuils, par une action à la source ou ses abords, voire un traitement sur le bâti si nécessaire. Cette règle permet d'éviter la création de nouveau PNB – Point Noir de 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 le 3 janvier 2002 en Val de Marne**.

Au vu des seuils de trafics des axes nationaux routiers du Plan, la commune de Vitry-sur-Seine est concernée pour l'A86. Aucun PNB n'a été identifié dans le passé ou n'est identifié pour la commune sur cet axe, et aucune action n'est inscrite dans le plan, que ce soit pour les actions passées ces dix dernières années ou pour les actions nouvelles à venir.

#### Infrastructures ferroviaires de RFF

Des indications sur le traitement des PNB du réseau RFF doivent figurer au PPBE de l'Etat (comme c'est le cas pour les voies RATP), et ce pour les axes circulés par plus de 30 000 passages de train par an, avec une priorisation pour le seuil de 60 000. Il est indiqué dans le premier PPBE de l'Etat de 2013, que les actions concernant le réseau RFF seront intégrées dans le PPBE Etat de seconde échéance (qui traitera des axes routiers de plus de 3 millions de véhicules par an et voies ferrées de plus de 30 000 passages).

Dans l'attente de ce document, RFF a communiqué sur ses actions passées sur le territoire de Vitry-sur-Seine. Elles sont présentées dans le tableau suivant.

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
<b>Actions réalisées de 1998 à juillet 2008</b>					
RFF	Etude de résorption des PNB Ferroviaire à Vitry sur Seine	/	2005	/	/
SNCF	Intervention sur du matériel roulant du RER C. Remplacement de semelles de frein en fonte par des semelles en matériau composite sur 140 automotrices Z2N.	360k€ financé par la SNCF, la Région et l'Etat	2003-2005	Diminution du bruit à la source.	9 à 10 dB(A) mesuré au passage de la rame concernée.
<b>Actions réalisées de août 2008 à 2013</b>					
RFF	Observatoire du bruit du Val de Marne	/	Finalisé en 2012	/	/
RFF	Fourniture des données nécessaires à l'établissement du PPBE RFF à la DRIEA	/	En cours de traitement	/	/

### Infrastructures routières du Conseil Général :

Le **Conseil Général** élabore actuellement son PPBE pour les voiries départementales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an.

Le Conseil Général a apporté des éléments d'informations sur les actions passées dans le courrier d'avril 2013 présenté en annexe 2. Des informations sont également disponibles sur leur site web.

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG94	Création d'un Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore ODES qui a intégré l'observatoire régional par la suite en 2008	/	2003	/	/
CG94	Réalisation de la cartographie départementale du bruit liée aux transports et aux activités industrielles, selon les prescriptions de Directive Européenne 2002/49/CE	/	2007	/	/
CG94	Acquisition de stations permanentes de mesure du bruit et réalisation de campagnes de mesures et d'enquêtes sur la gêne des riverains autour d'Orly	/	/	/	/
CG94	Recherche de la maîtrise des nuisances sonores liées aux déplacements : réalisation d'un plan de déplacements du Val de Marne qui vise des reports modaux, notamment vers le rail et l'eau	/	2009	/	/
CG94	Financement d'associations de lutte contre le bruit des aéronefs	/	/	/	/
CG94	Aide au financement sur le volet bruit de projets de réhabilitation d'habitations de particuliers ou bailleurs sociaux	/	/	/	/
CG94	Financement de protections phoniques dans le cadre du contrat de plan Etat-Région et Région-Département	/	/	/	/
CG94	Fournitures d'avis sur le volet bruit des documents de planification ou d'urbanisme	/	/	/	/
CG94	Faciliter l'accès à l'information et à l'expertise : Mise en ligne d'une visionneuse cartographique des cartes de bruit. Mise à jour des bases SIG et diffusion.	/	/	/	/
CG94	Prise en compte de l'acoustique dans la construction ou la réhabilitation des collèges et crèches : Collège Gustave Monod, collège Jean Perrin, collège SAC Seine Gare	/	/	/	/

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG94	Favoriser l'usage des transports en commun : remboursement en partie d'abonnement aux transports, développement des réseaux (bus, tramways, cyclables...).	/	/	/	/
CG94	Politique des revêtements : Béton bitumineux acoustique à granulométrie fine préféré si possible (voies à trafic moins important)	/	/	/	/
CG94	Politique d'abaissement des vitesses : la plupart des RD sont limitées à 50km/h	/	/	/	/
CG94	Réalisation du PPBE des voies départementales circulées par plus de 3 millions de véhicules par an.	/	2012-2013	Obligation réglementaire	/
CG94	Créations de zones de ressourcement dans certains parcs départementaux	/	/	/	/
CG94	Respect de la réglementation lors de création de voiries avec mise en œuvre de protections acoustiques avec isolation de façades	/	/	Obligation réglementaire	/

## 2.5.2 Commune

Les services communaux ayant apporté leur contribution sont les suivants :

- Direction de l'Architecture.
- Direction Voirie Environnement.
- Direction du Développement Urbain.
- Direction des Espaces Verts.

### Planche 7 - Actions recensées ces 10 dernières années par les services communaux

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
<b>Actions réalisées de 1998 à juillet 2008</b>					
Direction de l'Architecture	Ecole maternelle Anatole France : Changement des menuiseries extérieures	198 000 €	2001	/	/
	Ecole maternelle Pauline Kergomard : Changement des menuiseries extérieures	122 000 €	2001	/	/
	Ecole maternelle Charles Perrault : Changement des menuiseries extérieures	420 000 €	2001	/	/
	Ecole élémentaire Paul Langevin : Changement des menuiseries extérieures	245 000 €	2001	/	/
	Ecole maternelle Paul Eluard : Rénovation de l'école dont changement des menuiseries extérieures	300 000 €	2002	/	/
	Palais des sports – grande salle : Changement du mur rideau vitré	235 000 €	2003	/	/
	Ecole maternelle Anatole France : Changement de menuiseries extérieures	300 000 €	2003	/	/
	Ecole maternelle Langevin : Changement de menuiseries extérieures	25 000 €	2003	/	/
	Ecole maternelle Anton Makarenko : Changement de menuiseries extérieures	100 000 €	2004	/	/
	Ecole maternelle Henri Wallon : Changement de menuiseries extérieures	380 000 €	2006	/	/
	Ecole élémentaire Paul Langevin :	190 000 €	2007	/	/

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
	Changement de menuiseries extérieures				
	Ecole maternelle Jean Jacques Rousseau : Changement de menuiseries extérieures	250 000 €	2007	/	/
Direction Voirie	Reprofilage et renouvellement de tapis sur les voies communales, voir annexe 1	444 000 €	2002	/	/
		381 000 €	2003	/	/
		345 200 €	2004	/	/
		636 000 €	2005	/	/
		796 000 €	2006	/	/
		485 000 €	2007	/	/
		202 000 €	2008	/	/
<b>Actions réalisées de août 2008 à 2013</b>					
Direction Voirie	Reprofilage et renouvellement de tapis sur les voies communales, voir annexe 1	600 000 €	2009	/	/
		643 700 €	2010	/	/
		797 500 €	2011	/	/
		651 000 €	2012	/	/
Direction Voirie	Mise en place de pistes cyclables	Env. 2 M€	2003-2011	/	/

**Commentaire :**

- La commune a agi sur l'isolation des écoles, les renouvellements de revêtements sur sa voirie et le développement de réseau de circulation douce.

## 3. Actions pour un environnement sonore de qualité

---

### 3.1 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.

#### 3.1.1 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 habités ou 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 de plus de 6 millions de véhicules par an, approuvées par l'arrêté préfectoral du 3 juin 2009 modifié par l'arrêté du 17 novembre 2009, sont disponibles au lien suivant : <http://www.val-de-marne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Les-cartes-strategiques-du-bruit-et-PPBE>.
- Les gestionnaires d'infrastructures sont impliqués dans la réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de l'Etat, dans un premier temps, 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 est consultable au même lien que les cartes de bruit.
- Les collectivités autorités compétentes en terme de gestion de l'environnement sonore des agglomérations de plus de 100 000 habitants réalisent des cartes de bruit et PPBE pour l'ensemble des sources routières ferroviaire, industrielles (ICPE A) et liées aux aéronefs. Les collectivités ont notamment une vision des situations de multi exposition et travaillent avec les gestionnaires pour faire aboutir des projets de mise en œuvre de solution.

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 liés aux transports terrestres (nouvel axe ou nouveau bâtiment)

---

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 2 situations différentes :

- Les projets de réalisation de voies nouvelles (ou voies faisant l'objet d'une modification), doivent être accompagnés de mesures destinés à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances excessives pour les bâtiments habités ou sensibles présents à ses abords. La première réglementation de ce type date de 1978 et les projets routiers antérieurs ne sont donc pas concernés, sauf s'ils ont fait l'objet de modifications conséquentes depuis.

- Les bâtiments venant s'édifier en bordures d'infrastructures existantes dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolation acoustique de façade (définies dans l'arrêté du 23 juillet 2013). Le classement des infrastructures est annexé au document d'urbanisme.

### 3.1.2 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 grands 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.

### 3.1.3 Bruit des industries

---

Les niveaux sonores relevés chez les riverains d'activités classées ICPE-A (installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation) 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<sup>4</sup>) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

## 3.2 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.

Les documents dont le contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Plan Local d'Urbanisme (PLU).
- Plan municipal de maîtrise de l'environnement sonore.
- Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Région Ile-de-France.
- Schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne.
- Schéma directeur des circulations douces sur le territoire de la commune.

---

<sup>4</sup> Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie

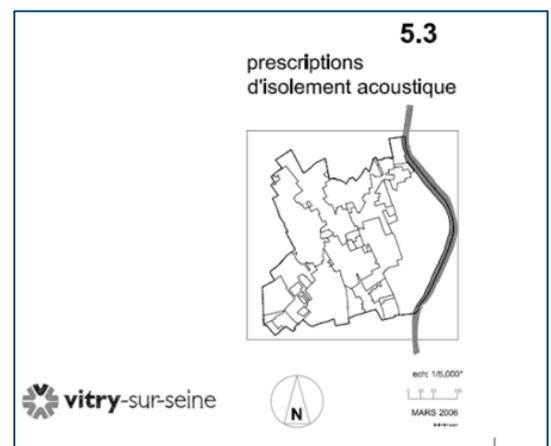
### 3.2.1 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU révisé doit être adopté au conseil municipal du 18 décembre 2013. Les caractéristiques principales du projet de PLU sont exprimées dans les grandes orientations du projet d'aménagement et de développement durables (PADD) :

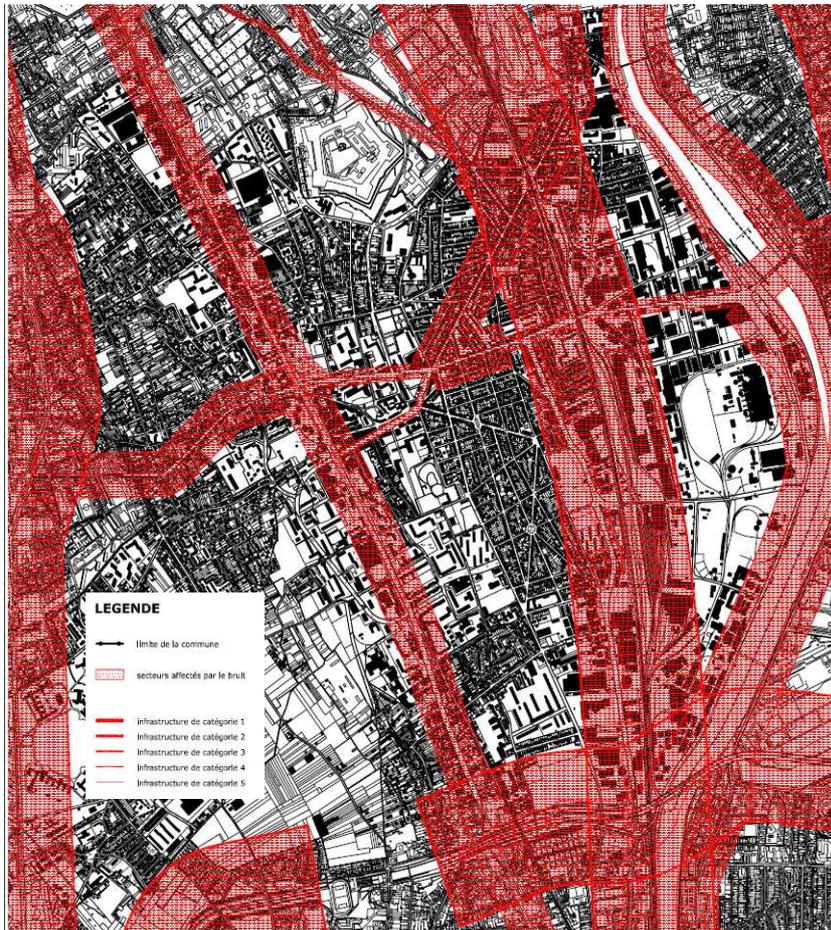
- Pérenniser, développer, diversifier les activités et les emplois ; notamment soutenir et développer l'activité productive et à forte valeur ajoutée, favoriser l'accès des vitriots, notamment des jeunes, à l'emploi ; développer et soutenir le commerce local et l'artisanat. L'objectif d'arriver à un rapport d'un emploi pour un actif est affirmé.
- Permettre à chacun d'habiter selon ses besoins ; notamment construire une ville pour tous, solidaire et assurer une meilleure qualité de vie ; conserver une diversité sociale à l'échelle de la commune ; maintenir un taux de 40% de logements locatifs sociaux à l'échelle de la commune.
- Faciliter les transports et les déplacements ; notamment améliorer le franchissement des grandes coupures urbaines ; développer les circulations douces ; ajuster l'offre de stationnement en fonction de l'offre de transports en communs.
- Une ville pour toutes et tous à tous âges de la vie en valorisant la politique municipale en matière d'équipements ; analyser les besoins de toutes les générations ; développer l'enseignement supérieur et les fonctions de recherche ; répondre aux aspirations diversifiées dans les domaines culturels et sportifs.
- Améliorer la qualité de l'environnement urbain ; valoriser les ressources durables du territoire ; circonscrire et résorber les risques industriels ; gérer l'incidence des risques naturels (inondations) ; réduire les pollutions et ainsi rendre le territoire plus résistant ; améliorer le cadre de vie des vitriots et révéler le paysage.

En annexe, le PLU contient les éléments des arrêtés préfectoraux de classement sonore des infrastructures de transports terrestres de 2002. Ce classement est effectué pour les voies supportant un trafic de plus de 5 000 véhicules par jour. Chaque voie se voit affecté une catégorie, selon laquelle un secteur affecté par le bruit lui est associé. Dans ces secteurs, les nouvelles constructions sont dans l'obligation de respecter des critères d'isolation.

La préfecture a réalisé le classement pour la voirie nationale, départementale, le réseau ferroviaire et les sites propres en 2002, présenté planche 8. Le classement des voies communales a été effectué en 2008.



## Planche 8 - Classement sonore des voies ferroviaires et routières nationales et départementales – Arrêté en 2002



### 3.2.2 Plan municipal de maîtrise de l'environnement sonore

Le plan municipal de maîtrise de l'environnement sonore est un plan d'actions sur la période 2007-2010. Il contient 26 actions au sein des axes suivants :

- Urbanisme et construction.
- Déplacement et circulation.
- Amélioration acoustique du patrimoine communal.
- Réduction du bruit lié aux activités des services municipaux.
- Gestion des plaintes – contrôles.
- Communication.

### 3.2.3 Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France (PDUIF)

Le PDU de l'Ile de France actuellement en vigueur date de 2000 et est en cours de révision.

Le projet de PDUIF a été arrêté par le Conseil régional en février 2012. Il a été soumis à enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013, au lien suivant : <http://enquetespubliques.iledefrance.fr/enquete-publique-sur-le-pduif>. Ensuite, et après avis de l'Etat, le Conseil régional devra approuver le nouveau PDUIF fin 2013, date à laquelle il deviendra opposable aux tiers.



Le projet de PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Il propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020 tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre cet objectif, le PDUIF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs (marche et vélo) et pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Ainsi le PDUIF vise entre 2010 et 2020 :

- une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs.
- une croissance de 10% des déplacements en modes actifs.
- une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

**L'ensemble des actions du PDUIF a un effet sur les émissions sonores, ce qui traduit l'omniprésence de cet enjeu dans la problématique des transports.** La portée positive de leurs effets diffère du fait de l'efficacité contrastée des différents leviers de réduction des émissions sonores.

La réduction globale du trafic ne présente qu'une efficacité limitée. Pour réduire de façon significative les nuisances sonores liées au trafic routier ou ferroviaire, il est donc nécessaire de conjuguer les efforts dans plusieurs directions : réduction du bruit des véhicules, travail sur les revêtements de chaussée ou la qualité de l'infrastructure ferroviaire et sur les conditions de circulation (vitesse, fluidité).

Une action spécifique du PDUIF recense des mesures complémentaires permettant de réduire l'exposition des Franciliens au bruit des transports :

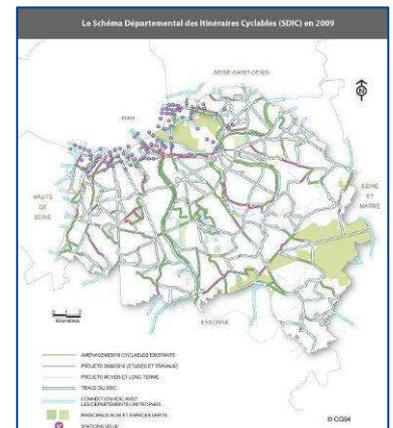
- Résorption des principales nuisances sonores routières par la mise en place de protections à la source de type écrans ou merlons antibruit, et traitement d'isolation des façades aux abords des voies à caractère urbain.
- Limitation de l'impact du transport de marchandises en ville : étude des mesures à mettre en œuvre localement pour éviter une dégradation de l'environnement sonore lors de développement de sites logistiques en zone dense et limiter l'impact sonore des livraisons de marchandises en zone urbaine (nouveaux modes de livraison, notamment sur le dernier kilomètre, formation et sensibilisation sur les bonnes pratiques à destination des professionnels de la livraison).
- Réduction des émissions sonores des transports collectifs : rénovation et renouvellement du matériel roulant ferroviaire, traitement des infrastructures, évolution technologique des bus.

### 3.2.4 Schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne

Le Conseil général du Val-de-Marne a adopté en 2002 un Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC). Ce schéma englobe un linéaire de près de 480km.

Sont présentées ci-dessous les modifications de l'environnement sonore induites par ce document :

- Les itinéraires assurent une sécurité pour les cyclistes et cette amélioration de l'offre induit une augmentation de l'utilisation des axes cyclables au dépend des véhicules particuliers.
- Ils relient des pôles d'intérêts pour les riverains, les gares, lieux d'enseignements, d'activités et permettent de remplacer un mode de transport à moteur de manière plus efficace que l'aménagement de pistes cyclables pour les loisirs (ballades en vélo en forêt, etc.).

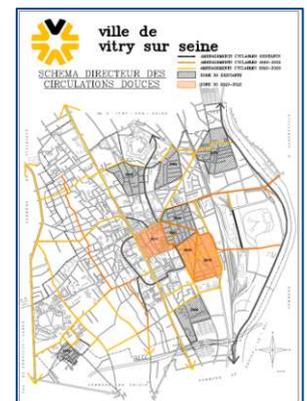


### 3.2.5 Schéma directeur des circulations douces

Ce schéma présente le réseau existant ainsi que les axes sur lesquels des projets sont prévus. La carte ci-contre est présentée au format A4 en annexe 3.

Sont présentées ci-dessous les modifications de l'environnement sonore induites par ce document :

- Diminution des vitesses des véhicules motorisés dans les zones à 30km/h.
- Remplacement de l'usage des véhicules à moteurs des particuliers par des modes doux, non motorisés et moins bruyants. La création d'axes dédiés à ces circulations renforce la sécurité et ainsi la fréquence d'usage de ces aménagements.



## 3.3 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 rappelés en annexe 4, 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 4.

### 3.4 Actions à venir

La commune et les partenaires du territoire ont été sollicités pour apporter les éléments d'informations complémentaires portant sur les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix précédentes années et prévues pour les cinq années à venir (conformément au décret n°2006-361 du 24 mars 2006). Celles spécifiques aux voiries départementales sont présentées en annexe 2.

Une présentation des principes d'actions de réduction du bruit routier est consultable en annexe 5.

La présentation des actions est distincte selon les 5 thèmes et récapitulée dans le tableau ci-dessous.

Thème		Actions	
A	Réduction de l'impact sonore des infrastructures de transport terrestre	1	Solliciter les gestionnaires des voies de transport terrestre – Département
		2	Solliciter les gestionnaires des voies de transport terrestre – Réseau ferroviaire
		3	Etablir un diagnostic affiné des bâtiments situés dans les zones à enjeux de gestion communale
		4	Renouveler le revêtement des axes communaux
		5	Etendre des zones à vitesse de circulation routière faible : zones 30
		6	Inciter à l'utilisation des modes doux et transports en commun
		7	Réflexion sur l'opportunité de développer l'usage des véhicules électriques
B	Anticipation de l'évolution de l'environnement sonore	8	Intégrer l'acoustique dans les projets d'aménagement du territoire communal
		9	Veille au respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction
		10	Diminuer le bruit lié aux activités de service public de la Ville
C	Réflexion sur la question des zones calmes	11	Rechercher une définition et de localisations de zones calmes
		12	Déterminer des objectifs et actions sur les zones calmes
D	Amélioration de la connaissance du bruit sur la commune	13	Recensement des plaintes par un « référent bruit »
		14	Améliorer la connaissance du trafic sur le territoire
		15	Réaliser des mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores
		16	Organiser des formations sur la thématique bruit
		17	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit
E	Actions sur les autres sources de bruit hors champ réglementaire du PPBE	18	Diminution des nuisances liées aux activités
		19	Amélioration de l'environnement sonore du centre-ville

Les actions sont détaillées par thème dans les fiches présentées ci-dessous.

### 3.4.1 Thème A : Réduction du bruit des infrastructures de transport terrestre

Le diagnostic a montré que l'essentiel des nuisances sonores sur le territoire de l'agglomération de Vitry-sur-Seine provenait des infrastructures routières, dont la commune n'était pas le seul gestionnaire.

Les actions inscrites visent donc :

- A inciter les gestionnaires à poursuivre les investigations pour prendre en compte les nuisances sonores subies par les habitants au niveau des zones à enjeux identifiées par le diagnostic, et de mettre en place des actions pour réduire leur impact.
- A réduire les nuisances dans les zones à enjeux issues d'axes de gestion communale.
- A agir de manière plus transversale à la diminution des sources de bruit routières par le développement de l'accessibilité à d'autres modes de transport.

ACTION 1	Solliciter les gestionnaires des voies de transport terrestre - Département
Principe général	<b>Il s'agit d'inciter le CG94 à réduire le bruit généré par ses infrastructures routières traversant la commune.</b>
Secteurs concernés	Le long de la D5, D55, D55A, D48, D124, D52.
Problématique	Les cartes de bruit ont révélé des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires le long des routes départementales citées, qui sont confirmés par des mesures de bruit réalisées par Bruitparif en 2006.
Pilotage	Commune
Partenariats	CG94
Mise en œuvre – méthode et techniques	La méthode d'incitation consiste à : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transmettre des informations objectivées et argumentées sur ces secteurs (antériorité, mesures) pour inciter le Département à prendre en compte les nuisances sonores subies par les habitants de ce secteur (réduction des vitesses, revêtement phonique).</li> <li>• Relayer les plaintes reçues au niveau de la commune.</li> </ul>
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances. Diminution des niveaux de bruit.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable à ce jour. Potentiellement 394 bâtiments d'habitation pour 17 633 personnes impactées.
Coût	Temps humain
Calendrier	Au cours des 5 années à venir.

ACTION 2	Solliciter les gestionnaires des voies de transport terrestre – Réseau ferroviaire
Principe général	<b>Il s'agit de solliciter RFF à réduire le bruit généré par ses infrastructures ferroviaires traversant la commune.</b>
Secteurs concernés	Le long de la voie du RER C.
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont révélé des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires le long de la ligne, qui sont confirmés par l'étude de résorption des PNB a été réalisée par RFF en 2004. 44 PNB ont été dénombrés (le Lycée en est exclu, du fait du non respect du critère d'antériorité). Des solutions de type écrans et renforcement d'isolation de façade ont alors été préconisées, pour un montant estimé à 5,5 M€. Cependant leur réalisation n'est pas compatible avec le projet de sextuplement des voies. RFF indique que ce diagnostic est obsolète suite aux modifications ayant été effectuées depuis.</p> <p>En effet, un remplacement de semelles de frein en fonte par des semelles en matériau composite a été effectué pour les automotrices Z2N utilisées pour le RER C. Au passage de ces rames, un gain important a été observé.</p> <p>Dès 2014, une augmentation de la desserte de la gare de Vitry centre (2 trains au lieu d'1 train tous les quart d'heure) sera observée.</p> <p>A horizon 2017, une augmentation du trafic selon les aménagements du schéma directeur de modernisation du RERC est prévue. Une étude acoustique préalable au projet de sextuplement des voies est en cours.</p> <p>Le Lycée a été traité : il a fait l'objet d'une restructuration récemment, avec pose de double vitrage. RFF indique que le renouvellement de la voie et du ballast est prévu sur la voie 1 et 2 en 2014 et le renouvellement des aiguillages en 2015.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	RFF
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Demander à RFF de poursuivre les réflexions sur un traitement du bruit à la source (mur antibruit, couverture acoustique).</p> <p>La commune assure le suivi du dossier et continuera.</p>
Gain attendu	<p>Meilleure prise en compte des nuisances exprimées par les habitants.</p> <p>Diminution des niveaux de bruit.</p>
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	<p>Non quantifiable à ce jour. Potentiellement 72 bâtiments d'habitation pour 1069 personnes impactées. 44 bâtiments PNB selon les études RFF.</p>
Coût	<p>Temps humain.</p> <p>Environ 500€ pour une mesure de bruit de 24h.</p> <p>2 à 10 k€ pour l'étude de diagnostic d'un bâtiment selon la complexité.</p>
Calendrier	Au cours des 5 années à venir.

ACTION 3	Etablir un diagnostic affiné des bâtiments situés dans les zones à enjeux de gestion communale																	
Principe général	<b>Réaliser une étude de diagnostic acoustique des bâtiments situés dans les secteurs à enjeux de gestion communale.</b>																	
Secteurs concernés	Le long de la rue Gabriel Péri, Rue de Choisy et Rue du Général Malleret Joinville, Rue Edouard Tremblay, Rue Julien Grimau, Av du Colonel Fabien et Av Lemerle Vetter, Rue de la Petite Saussaie, Rue Auguste Blanqui, Rue Marie Sorin Defresne, Rue du Moulin Vert, Rue de France, Rue Risch et Rue Paul Armangot, Rue de la Concorde.																	
Problématique	Ces zones à enjeux identifiées à partir des cartes de bruit sont considérées à traitement prioritaire par la commune. Avant d'envisager les traitements, il s'agit de fiabiliser l'analyse des cartes et de récolter des informations techniques permettant d'envisager au mieux des actions potentielles futures.																	
Pilotage	Commune																	
Partenariats	/																	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les établissements sensibles et les habitations situés dans les zones à enjeux de gestion communale considérées prioritaires, seront identifiés (antériorité à vérifier). Pour chacun, un diagnostic précis sera réalisé afin de savoir si des actions d'isolation acoustique de ces bâtiments doivent être réalisées. Les étapes sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Recherche d'information sur l'usage des locaux exposés directement aux nuisances sonores, et sur la réalisation ou la programmation de travaux d'amélioration de l'isolation du bâtiment (y compris isolation thermique).</li> <li>● Réaliser des mesures de bruit permettant de vérifier les dépassements.</li> <li>● Faire intervenir un acousticien pour établir un diagnostic acoustique du bâtiment, et définir les travaux à mettre en œuvre pour une bonne isolation du bâtiment (respect des critères d'isolation définis dans le classement sonore des voies).</li> </ul> <p>Les points faibles de l'isolation acoustique sont principalement les fenêtres, les ventilations / évacuations ainsi que les caissons des volets roulants. Les principaux moyens d'actions sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Le remplacement des fenêtres qui doit être étanche à l'air, avoir une menuiserie et un vitrage adaptés.</li> <li>● Des pièges à son doivent être installés au niveau des entrées d'air (et caissons de volets roulants).</li> </ul> <p><b>Attention</b> à assurer la compatibilité entre performances acoustiques et performances thermiques / ventilation lors de la définition des travaux. <b>Attention</b> : l'étude acoustique devra comporter un volet sur la modification de la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement après isolation de façade et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs.</p> <p>Le tableau suivant récapitule les actions menées et prévues dans les zones à enjeux de gestion communale considérées comme prioritaires.</p>																	
	<table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="392 1529 608 1574">Nom axe</th> <th data-bbox="608 1529 1015 1574">Actions réalisées depuis les cartes ou remarque sur les cartes</th> <th data-bbox="1015 1529 1495 1574">Actions envisagées</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="392 1574 608 1626">Rue Gabriel Péri</td> <td data-bbox="608 1574 1015 1626">Réfection de chaussée</td> <td data-bbox="1015 1574 1495 1626">Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1626 608 1749">Rue de Choisy et Rue du Général Malleret Joinville</td> <td data-bbox="608 1626 1015 1749">Aménagement de nouveaux bâtis Réaménagement suivi de la désensibilisation d'un établissement</td> <td data-bbox="1015 1626 1495 1749">Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien et l'établissement sensible Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1749 608 1800">Rue Edouard Tremblay</td> <td data-bbox="608 1749 1015 1800">Comptage et mesures des vitesses Réfection de chaussée</td> <td data-bbox="1015 1749 1495 1800">Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1800 608 1899">Rue Julien Grimau</td> <td data-bbox="608 1800 1015 1899">/</td> <td data-bbox="1015 1800 1495 1899">Mesures de bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements</td> </tr> <tr> <td data-bbox="392 1899 608 1957">Av du Colonel Fabien et Av Lemerle Vetter</td> <td data-bbox="608 1899 1015 1957">Réhabilitation de 2 établissements sensibles Réfection de chaussée</td> <td data-bbox="1015 1899 1495 1957">Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien et l'établissement sensible</td> </tr> </tbody> </table>	Nom axe	Actions réalisées depuis les cartes ou remarque sur les cartes	Actions envisagées	Rue Gabriel Péri	Réfection de chaussée	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien	Rue de Choisy et Rue du Général Malleret Joinville	Aménagement de nouveaux bâtis Réaménagement suivi de la désensibilisation d'un établissement	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien et l'établissement sensible Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements	Rue Edouard Tremblay	Comptage et mesures des vitesses Réfection de chaussée	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien	Rue Julien Grimau	/	Mesures de bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements	Av du Colonel Fabien et Av Lemerle Vetter	Réhabilitation de 2 établissements sensibles Réfection de chaussée
Nom axe	Actions réalisées depuis les cartes ou remarque sur les cartes	Actions envisagées																
Rue Gabriel Péri	Réfection de chaussée	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien																
Rue de Choisy et Rue du Général Malleret Joinville	Aménagement de nouveaux bâtis Réaménagement suivi de la désensibilisation d'un établissement	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien et l'établissement sensible Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements																
Rue Edouard Tremblay	Comptage et mesures des vitesses Réfection de chaussée	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien																
Rue Julien Grimau	/	Mesures de bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements																
Av du Colonel Fabien et Av Lemerle Vetter	Réhabilitation de 2 établissements sensibles Réfection de chaussée	Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien et l'établissement sensible																

ACTION 3	Etablir un diagnostic affiné des bâtiments situés dans les zones à enjeux de gestion communale		
	Rue de la Petite Saussaie	Trafic sous-estimé Etude du changement des menuiseries de l'établissement sensible Réfection de chaussée	Mesures du bruit
	Rue Auguste Blanqui	Etude d'un secteur d'aménagement	Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements
	Rue Marie Sorin Defresne	Aménagement de la ZAC Réfection de chaussée	Mesures de bruit Diagnostic affiné des isolations sur bâti ancien Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements
	Rue du Moulin Vert, Rue de France, Rue Risch et Rue Paul Armangot	Aménagement de nouveaux bâtis Requalification de la rue Mise à jour des cartes en tenant compte des aménagements	Vérification de la prise en compte de la qualité sonore des projets d'aménagements
	Rue de la Concorde	Trafic sous-estimé Aménagement de nouveaux bâtis	Comptage du trafic Mesures du bruit Diagnostic affiné des isolations sur l'établissement sensible
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances ressenties par les habitants. Diminution des niveaux de bruit.		
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable à ce jour. Le nombre de bâtiments qui feront l'objet de traitements sera à définir en fonction des études menées. Potentiellement 425 bâtiments d'habitation pour 5539 personnes impactées. Lden et Ln.		
Coût	Temps humain. Environ 500€ pour une mesure de bruit de 24h. 2 à 10 k€ pour l'étude de diagnostic d'un bâtiment selon la complexité.		
Calendrier	Au cours des 5 années à venir.		

ACTION 4	Renouveler le revêtement des axes communaux
Principe général	<p><b>Au-delà de 50km/h le bruit du contact pneumatique/chaussée est prépondérant par rapport au bruit du moteur. Les enrobés acoustiques réduisent ce contact. De plus de nouveaux enrobés phoniques sont dorénavant efficace même à basse vitesse.</b></p> <p>Le simple renouvellement de chaussée dans le cas d'un revêtement dégradé ou de zones pavées permet également une amélioration de l'ambiance sonore.</p>
Zones concernées	Voiries communales, dans des zones à enjeux de manière prioritaire.
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communale.</p> <p>Les renouvellements de revêtement sont périodiques. Il s'agit pour la commune de vérifier la présence d'un enjeu acoustique avant d'effectuer un renouvellement afin d'optimiser le choix de l'enrobé en fonction de ce critère.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il existe toute une gamme d'enrobés aux performances variables et à utiliser suivant le type de circulation.</p> <p>Une veille sur les nouveaux enrobés phoniques efficaces à basse vitesse sera effectué par la mairie qui jugera ensuite de l'opportunité de les mettre en œuvre sur certains tronçons communaux, dans un premier temps pour des tests.</p> <p>Un compromis entre coût/acoustique/encrassement/ durabilité sera étudié par la commune.</p> <p>Il existe différents types d'enrobés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Enrobés drainant traditionnels (BBDr).</li> <li>● Enrobés acoustiques.</li> <li>● Enrobés de très haute performance acoustique.</li> </ul>  <p><b>Attention !</b> S'assurer des propriétés de résistance à l'orniérage (arrachement de l'enrobé), dans le cas d'une voirie non droite. En effet, des arrachements de l'enrobé peuvent se produire dans les virages : certains enrobés sont plus résistants que d'autres.</p>
Gain attendu	Gain local variable de 3 à 6 dB(A) selon le type d'enrobé et la vitesse pratiquée, le gain étant plus important à partir de 50km/h et où le taux de poids-lourds (ou de bus) est plus faible.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable à ce jour. Potentiellement 425 bâtiments d'habitation pour 5539 personnes impactées. Lden et Ln.
Coût	A étudier au cas par cas. De quelques k€ à plusieurs dizaines de k€ selon les aménagements prévus.
Calendrier	A étudier au cas par cas.

ACTION 5	Etendre les zones à vitesse de circulation routière faible : zones 30	
Principe général	<p><b>La limitation de la vitesse de circulation permet de diminuer significativement les niveaux de bruit liés aux axes routiers.</b></p> <p><b>Il s'agit de s'appuyer sur les informations issues des cartes de bruit pour prévoir des extensions des zones 30.</b></p>	
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communale.</p> <p>Actuellement la création de zones 30 est décidée pour répondre à des objectifs sécuritaires. Des plateaux à 30 sont également prévus pour sécuriser l'entrée des établissements d'enseignement.</p>	
Pilotage	Commune	
Partenariats	/	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La réduction de la vitesse pratiquée par les usagers permet une diminution des niveaux sonores générés par le roulement des véhicules.</p> <p>Une zone 30 doit respecter la définition de l'article R110-2 du code de la route :</p> <p>« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. ».</p> <p>Une zone 30 est généralement aménagée de manière à limiter la vitesse des véhicules (chicanes, surélévation,...) et comporte du mobilier urbain spécifique (éclairage, revêtement différencié,...). Une partie de la signalisation peut être retirée pour apaiser la circulation (ex : systématisation des priorités à droite).</p> <p><b>Attention !</b> Le changement de revêtement par des pavés peut entraîner une dégradation du niveau sonore supérieure à 1 dB(A) à faible vitesse.</p> <p>On peut observer en entrée et sortie de zone, selon le type d'aménagement retenu, des hausses du niveau sonore, dus aux comportements des conducteurs.</p>	
Gain attendu	Gain local de 1 à 5 dB(A) localement. Le gain est plus important si le taux de poids-lourds (ou de bus) est faible.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Habitations situées au droit de la zone 30 aménagée.	
Coût	A étudier au cas par cas. De quelques k€ à plusieurs dizaines de k€ selon les aménagements prévus.	
Calendrier	A étudier au cas par cas.	



ACTION 6	Inciter à l'utilisation des modes doux et transports en commun
Principe général	<b>Inciter les Vitriots et agents communaux à utiliser des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle.</b>
Secteurs concernés	Toute la commune.
Problématique	<p>Le bruit routier est la source principale de bruit dans la commune, en diminuant le trafic automobile, les niveaux sonores liés à cette source diminueront.</p> <p><b>Le développement des modes dits « doux » sur le territoire entraîne une diminution de l'utilisation de véhicules personnels routiers et donc une diminution des niveaux sonores liés au bruit routier.</b></p> <p>Le territoire développe d'ores et déjà des aménagements sécurisés pour les piétons et vélos.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La méthode d'incitation consisterait à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Communiquer sur les « modes doux ».</li> <li>• Développer des voiries spécialisées : voies piétonnes, voies cyclables, ...</li> <li>• Faciliter l'accès aux sites de covoiturage (zones de stationnement réservées, communication sur le site Internet de la commune...).</li> <li>• Aider à la mise en œuvre de Plans de Déplacement Entreprise (PDE), notamment par des incitations financières.</li> </ul> <p>De plus, les aménagements de la voirie liée au développement des voies cyclables peuvent engendrer une diminution de la vitesse des véhicules à moteur, engendrant une augmentation de la sécurité ainsi qu'un gain supplémentaire de la diminution de bruit.</p>
Gain attendu	<p>Selon la solution mise en place.</p> <p>Cependant, d'après le guide<sup>5</sup> de l'ADEME<sup>6</sup>, les autobus émettent « un bruit moteur » légèrement plus faible que celui des poids lourds. Il est communément admis un facteur d'équivalence entre les véhicules légers et les autobus qui suit la loi suivante :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 1 autobus simple = 5 véhicules légers.</li> <li>• 1 autobus articulé = 6 véhicules légers.</li> <li>• 1 autobus électrique = 2 véhicules légers.</li> </ul> <p>Il est possible également de comparer le bruit émis par personne transportée ; si on considère un taux de fréquentation moyen de 25 personnes par autobus simple, et 40 pour un autobus articulé, on constate qu'un autobus classique est finalement 5 fois moins bruyant qu'un véhicule particulier et qu'un autobus articulé 8 fois moins bruyant.</p> <p>Le gain du covoiturage est relativement faible en termes de dB(A), mais a un impact sur l'évolution des comportements.</p>
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable.
Coût	Temps humain
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.

<sup>5</sup> Guide pour l'élaboration des Plans de prévention du bruit dans l'environnement.

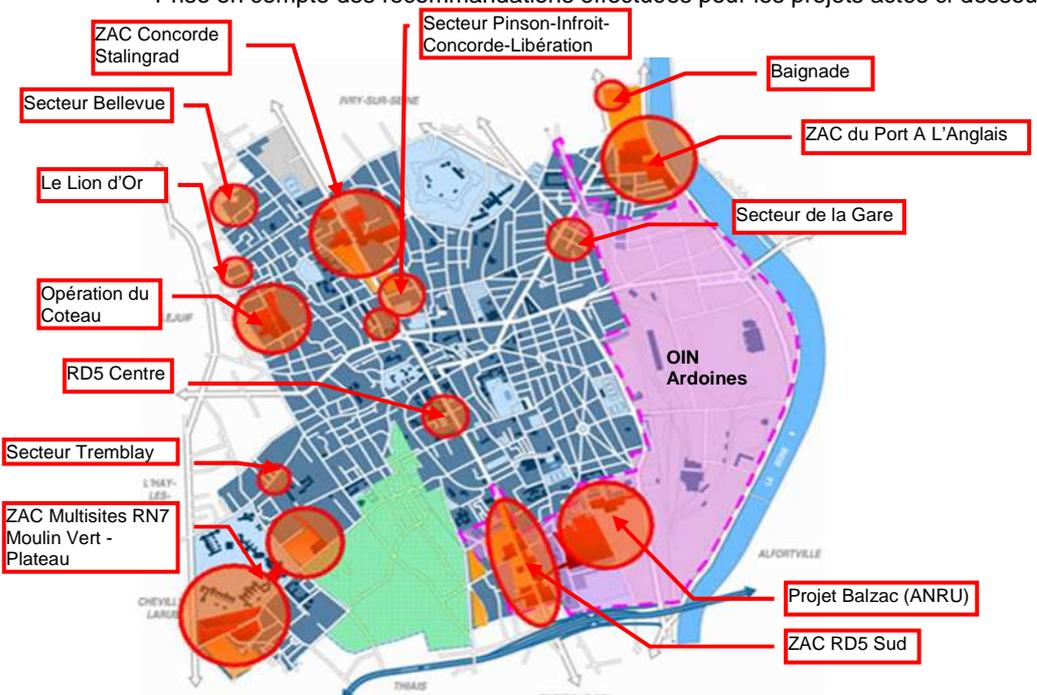
<sup>6</sup> Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie.

ACTION 7	Réflexion sur l'opportunité de développer l'usage des véhicules électriques
Principe général	<b>Réfléchir au développement des bornes de recharges sur l'espace public.</b>
Secteurs concernés	Sites à déterminer sur toute la commune.
Problématique	<p>Le bruit routier est la source principale de bruit dans la commune, en facilitant le rechargement des véhicules électriques, la commune pourrait en rendre l'usage plus aisé. Ces véhicules sont moins bruyants que les véhicules à énergie fossile.</p> <p>Pour rappel dans les créations de parkings privés, le code de la construction et de l'habitation impose un quota de places équipées pour le rechargement.</p> <p>A faible vitesse de circulation, le bruit moteur est prépondérant sur le bruit de roulement et le bruit aérodynamique, aussi en milieu urbain, les véhicules électriques sont efficaces.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	La commune mènera un groupe de travail interne sur la pertinence d'un déploiement de bornes de recharges pour les véhicules électriques, afin de développer l'usage de ces véhicules moins bruyants.
Gain attendu	A estimer à l'issue de la réflexion.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable.
Coût	Temps humain
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.

### 3.4.2 Thème B : Anticipation de l'évolution de l'environnement sonore

Un volet important du PPBE est lié à l'anticipation de l'évolution du territoire afin de ne pas détériorer a minima la situation actuelle. Les actions portent sur :

- L'intégration de l'acoustique dans les projets d'aménagement du territoire communal.
- La veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction.
- La diminution du bruit liée aux activités de service public de la Ville (matériel d'entretien, véhicules, collecte pneumatique des déchets).

ACTION 8	Intégrer l'acoustique dans les projets d'aménagement du territoire communal
Principe général	<b>L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement et a fortiori dans les documents d'urbanisme, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.</b>
Secteurs concernés	Ensemble des zones faisant l'objet d'un développement urbanistique.
Problématique	Intégrer les recommandations acoustiques dans les documents d'urbanisme via la réalisation d'un référentiel acoustique intégrable dans les documents d'urbanisme. Réaliser des études acoustiques en amont des projets d'urbanisation (a minima à proximité d'une zone bruyante ou de calme).
Pilotage	Commune
Partenariats	Aménageurs
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Cette action se décline selon plusieurs axes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Diffusion du guide « PLU et Bruit » dans les services et de l'annexe 6 qui en synthétise certains aspects.</li> <li>• Réalisation d'études acoustiques en amont des projets d'urbanisation (a minima à proximité d'une zone bruyante ou de calme).</li> <li>• Prise en compte des recommandations effectuées pour les projets actés ci-dessous :</li> </ul> 

<b>ACTION 8 Intégrer l'acoustique dans les projets d'aménagement du territoire communal</b>			
<b>Projet</b>	<b>Modification prévue</b>	<b>Impact acoustique</b>	<b>Recommandations</b>
<b>Commune de Vitry-sur-Seine</b>			
PLH avec notamment prise en compte des aspects acoustiques de l'environnement	Création de logements dans le cadre du PLH avec notamment prise en compte des aspects acoustiques de l'environnement.	Ces nouveaux bâtis peuvent protéger des bâtiments existants de certaines sources, mais peuvent également être exposés à des niveaux sonores non négligeables	Veiller au respect des critères acoustiques fournis aux promoteurs. Veiller à un agencement des logements permettant pour chacun de posséder des pièces « au calme » (hors champ direct d'une infrastructure). Analyser l'impact de la construction pour les bâtis voisins.
ZAC multi-site RD7 et alentours	La ZAC RD7 accueille des logements, des activités et l'atelier de maintenance du tramway.	/	Suivi des études
ZAC Rouget de l'Isle	La ZAC prévoit 5000m <sup>2</sup> de commerces, des espaces publics, ainsi qu'environ 800 logements au sud de la RD5	Protection des zones d'habitats en 2 <sup>nd</sup> front de bâti, du fait des constructions le long de la RD5	Respect de l'isolation des nouvelles constructions selon le code de l'urbanisme.
ZAC Seine Gare Vitry	La ZAC prévoit la structuration d'un pôle économique autour de la gare, une meilleure accessibilité, une meilleure offre de logements (+1000 logements créés).	Impact lié aux nouvelles circulations, et modification de la propagation liée aux nouvelles constructions	Assurer la prise en compte du bruit en amont dans les études d'impact, en demandant l'évaluation de l'exposition des logements
ZAC Gare Ardoines	La ZAC prévoit de créer des emplois, des logements, et améliorer la qualité environnementale. Des anciens sites industriels vont être réhabilités.	Refonte complète du quartier et des axes routiers. Trafics routiers maîtrisés du fait de l'accessibilité en Transports en commun	Assurer la prise en compte du bruit en amont dans les études d'impact, en demandant l'évaluation de l'exposition des logements
<b>Réseau Ferré de France</b>			
Cadencement de la ligne RER C	Augmentation de la fréquence des RER, et des TGV. Augmentation de la capacité d'accueil du fret et d'autres types de trains.	Un doublement des trafics induit une augmentation de l'ordre de 3 dB(A)	Prise en compte des nuisances sonores en cohérence avec le projet de LGV-POCL Mener une étude acoustique spécifique
LGV POCL	Projet de réaménagement de la voie ferrée avec un passage de 4 voies de circulation à 7 avec éventuellement un passage en souterrain. Débat public organisé du 4/10/11 au 31/01/12. Le tracé n'est pas encore défini.	Respect des seuils réglementaires, dans le cadre d'une modification significative de l'infrastructure	Suivi des études

ACTION 8	Intégrer l'acoustique dans les projets d'aménagement du territoire communal			
	<b>Conseil Général du Val de Marne</b>			
	Projet ARC SUD	Projet de barreau routier entre la RD7 et RD5 en cours de réflexion.	Diminution de l'exposition au bruit pour les riverains de la D55, mais création de nuisances pour de nouveaux riverains et pour les usagers du parc. Son éventuel classement en zone calme serait à revoir	Optimiser au mieux les nuisances générées par la nouvelle infrastructure à l'aide d'études d'impact. Traiter la route et les bâtis proches au besoin.
	Finalisation du site propre sur la RD5 avec à terme un tramway	TCSP avec passage en mode tramway à l'horizon 2020 – prise en compte des questions acoustiques par le CG	Amélioration attendue pour les riverains de la RD5 avec une baisse du trafic routier	Suivi des études
	Tramway sur la RD7	Requalification de la RD7 avec mise en service fin 2013 du tramway Paris-Orly – prise en compte des questions acoustiques par le CG 2 stations à Vitry : Ecole départementales, et Petite Bretagne	Amélioration attendue pour les riverains de la RD7 avec une baisse du trafic routier	Suivi des études
	ZAC Chérioux	Création d'un pôle Emploi-Formation-Recherche sur 36 ha Nouveau plan de circulation – prise en compte des questions acoustiques par le CG	Bonne desserte en TC, limitant ainsi l'augmentation de trafic routier. Améliorer l'accessibilité au site et limiter les nuisances sonores liées au trafic automobile	Suivi des études
	<b>Société du Grand Paris</b>			
	Grand Paris Express	Création d'un métro souterrain traversant Vitry avec 2 gares : Vitry Centre ville, Les Ardoines	Diminution attendue des trafics routiers	Suivi des études
	<b>EPA ORSA</b>			
	Projet des Ardoines	Projet d'intérêt national, à horizon 2050	/	Aménagement : prendre en compte les impacts concomitants des modifications de l'urbanisme et des voiries Phase chantier (longue) : grand nombre de camions attendus, précautions particulières + utilisation de la Seine pour transporter les matériaux
	Gain attendu	Non détérioration de la situation actuelle (notamment par démolition d'obstacles à la propagation du bruit), et non création de nouvelles populations exposées à des niveaux élevés.		
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable.			
Coût	Temps humain			
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.			

ACTION 9	Veiller au respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction
Principe général	<b>L'objectif est de veiller à la bonne application de la réglementation en vigueur, que la commune soit maître d'ouvrage ou non.</b>
Secteurs concernés	Tout projet de construction à usage d'habitat, d'enseignement ou de santé.
Problématique	La commune dispose de deux outils réglementaires pour limiter les effets du bruit environnemental sur les projets de constructions de bâtiments habités ou sensibles. L'un deux est récent et nécessitera une formation des agents (il s'agit de l'attestation de prise en compte de l'acoustique dans les bâtis neufs).
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p><b>1/ La commune est maître d'ouvrage : elle peut donc agir sur la conception du bâtiment et intégrer les aspects d'acoustique intérieure.</b></p> <p>La commune s'engage à faire réaliser une étude acoustique spécifique pour toute construction nouvelle susceptible d'entraîner une nuisance acoustique à l'extérieur, ou des dysfonctionnements intérieurs liés à l'acoustique. L'établissement des cahiers des charges pourra prendre appui sur la réglementation HQE existante (cibles 3 et 9) s'il est situé dans une zone considérée à enjeux acoustiques.</p> <p>Les exigences acoustiques à inscrire dans les cahiers des charges seront déterminées au cas par cas mais devront porter au minimum sur la durée de réverbération interne des locaux, les performances d'isolation acoustique des locaux et vis-à-vis de l'extérieur, les niveaux de bruit émis par les équipements techniques (groupes froids, ventilations, centrales de traitement d'air).</p> <p><b>2/ La commune n'est pas maître d'ouvrage (promoteur ou particulier) : elle a donc un rôle d'information et de vérification.</b></p> <p>La mairie délivre les permis de construire sur son territoire et dans ce cadre, informe sur les prescriptions d'isolation minimale des bâtiments lorsqu'ils sont prévus dans des secteurs affectés par le bruit des transports terrestre (routes et fer). Cette information s'appuie sur l'arrêté préfectoral en vigueur.</p> <p>D'autre part, dans le cadre d'une nouvelle réglementation valable pour les logements mitoyens à d'autres logements ou activité, une attestation acoustique doit être fournie par le maître d'œuvre à la mairie. La vérification de la bonne prise en considération des aspects acoustiques du projet est donc dorénavant possible pour la collectivité.</p> <p>Nota : le nouvel outil réglementaire à la disposition de la commune – dans son rôle d'autorité délivrant les permis de construire - pour prévenir les risques de plaintes liées au bruit des infrastructures (et bruit de voisinage lié à des isolations insuffisantes) s'appuie sur les textes suivants :</p> <p><i>Décret n°2011-604 du 30 mai 2011 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique à établir à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs : crée l'obligation pour les maîtres d'œuvre ou les maîtres d'ouvrage d'habitations neuves d'attester de la prise en compte de la réglementation acoustique. Arrêté d'application : arrêté du 27 novembre 2012 (ci-dessous).</i></p> <p><i>Arrêté du 27 novembre 2012 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique applicable en France métropolitaine aux bâtiments d'habitation neufs : à l'achèvement des travaux portant sur des bâtiments d'habitation neufs situés en France Métropolitaine, qu'il s'agisse de bâtiments collectifs ou de maisons individuelles accolées ou contiguës à un local d'activité ou superposés à celui-ci, soumis à permis de construire, un document attestant la prise en compte de la réglementation acoustique doit être fourni par le maître d'ouvrage à l'autorité ayant délivré le permis de construire.</i></p>
Gain attendu	Meilleure isolation acoustique des bâtiments communaux.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable.
Coût	Temps humain
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.

ACTION 10	Diminuer le bruit lié aux activités de service public de la Ville
<b>Principe général</b>	L'objectif est la diminution de l'impact bruit des activités de service public de la Ville, notamment dans les achats de matériels d'entretien des espaces publics, des véhicules communaux, ainsi que la mise en place prochaine de la collecte pneumatique des déchets qui devrait réduire les nuisances associées au passage des camions de collecte. Il s'agit avant tout d'être exemplaire en matière de gestion du bruit.
<b>Secteurs concernés</b>	Toute la commune
<b>Problématique</b>	La commune peut générer des nuisances sonores par l'utilisation des équipements municipaux utilisés pour l'entretien de l'espace public, pour les transports d'agents communaux et dans le cadre de la collecte des déchets.
<b>Pilotage</b>	Commune
<b>Partenariats</b>	/
<b>Mise en œuvre – méthode et techniques</b>	<p>La commune agira pour diminuer le bruit associés au matériel utilisé dans les espaces publics notamment en établissant un cahier des charges pour chaque type de matériel générant des nuisances sonores (tondeuses, véhicules de nettoyage, véhicules de services...). Ces cahiers des charges préciseront les niveaux sonores à ne pas dépasser par les équipements ou matériels de fonctionnement, pour protéger à la fois les utilisateurs et les riverains. Les niveaux de bruit seront déterminés à partir de la réglementation en vigueur.</p> <p>Le facteur acoustique entrera dans l'ensemble des critères de choix des matériels et équipements acquis par la ville.</p> <p>D'autre part la mise en place de la collecte pneumatique des déchets permettra une diminution du nombre de Poids Lourds en circulation et des nuisances associées à ce trafic mais également des nuisances sonores générées par la collecte elle-même.</p> <p>La Ville continuera à s'équiper de véhicules électriques.</p>
<b>Gain attendu</b>	Diminution des nuisances sonores générées par les activités de la commune.
<b>Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées</b>	Non quantifiable.
<b>Coût</b>	Temps humain
<b>Calendrier</b>	Au cours des 5 ans à venir.

### 3.4.3 Thème C : Réflexion sur la question des zones calmes

Le PPBE a pour objectif de définir, localiser et agir en faveur du développement de zones de calmes, d'autant plus importantes que l'environnement sonore de la commune est impacté par des sources de bruit nombreuses, comme c'est le cas en milieu urbain.

A ce jour, la réflexion sur ces questions n'a pas abouti, aussi la commune la poursuivra dans le cadre du plan dans un objectif d'aboutir à l'issue de la période d'application de ce plan (5 ans) à travers deux actions portant sur la recherche de la définition des zones calmes et des actions de pérennisation ou développement associées.

ACTION 11	Rechercher une définition et de localisations de zones calmes
Principe général	<b>La commune mènera une réflexion sur une définition et localisation des zones calmes en concertation avec les services et les partenaires volontaires dans la démarche.</b>
Secteurs concernés	Toute la commune
Problématique	<p>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 ».</p> <p>Un critère acoustique a été proposé par Soldata Acoustic, et des localisations d'espaces de qualité fournies par la commune. Cependant, le croisement de ces informations n'a pas permis de poser définition dans le cadre du présent plan. D'autre part, la commune n'est pas propriétaire de l'ensemble des zones potentielles.</p> <p>Un complément de réflexion est nécessaire.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La commune pourra rechercher une définition basée sur des aspects acoustiques autres que ceux proposés par les cartes de bruit de 2009 : cartes plus récentes, mesures acoustiques...</p> <p>La commune travaillera avec le Département afin de classer les zones de gestion départementale de qualité sur le territoire.</p> <p>La commune s'informerera des réflexions menées par les collectivités voisines.</p> <p>L'objectif est d'aboutir à une définition des zones calmes de la commune ainsi qu'une carte et descriptif des sites retenus comme zone calme. Il est souhaité une zone calme a minima par quartier à terme de la démarche.</p>
Gain attendu	Identification des zones à niveau sonore modéré permettant le développement d'activités humaines de promenades, loisirs, repos, jeux d'enfants...
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers de zones calmes.
Coût	Temps humain Environ 300€ pour une mesure de courte durée.
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.

ACTION 12	Déterminer des objectifs et actions sur les zones calmes
Principe général	<b>Il s'agit de décider des objectifs associés à la notion de zones calmes, en termes d'actions de préservation et/ou création de zones calmes.</b>
Secteurs concernés	Zones calmes et secteurs prévus à l'aménagement
Problématique	Une fois les zones calmes définies, il est nécessaire de les associer à des actions de préservation, voir développement, sensibilisation de la population. D'autres objectifs de type création de nouvelles zones calmes peuvent également être décidés par la collectivité.
Pilotage	Commune
Partenariats	Propriétaire de la zone calme si hors commune
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La commune mènera une réflexion et des échanges avec les parties prenantes sur ces aspects. Les actions peuvent être de différents types :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivi de l'évolution des niveaux de bruit au niveau des zones calmes définies sur le territoire, au moyen de mesures de bruit régulières, ou pour objectiver une évolution de la situation. Les mesures pourraient être de courte durée (30 minutes à 1h), et seraient réalisées selon la norme NFS31-010, relative au bruit dans l'environnement.</li> <li>• Etude d'accessibilité des zones.</li> <li>• Développement paysager des zones.</li> <li>• Renforcement de l'usage de matériaux d'entretiens moins bruyants.</li> <li>• Etude de faisabilité de zones calmes dans les projets d'aménagements (ZAC...).</li> <li>• Sensibilisation des usagers : elle pourra porter 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 ; et en profiter pour indiquer, de manière positive, quelques règles de bon comportement à respecter au sein de ces lieux. Elle pourra se décliner par la : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Signalisation en entrée de zone calme (panneau).</li> <li>• Communication écrite avec articles dans les publications locales.</li> <li>• Communication orale par les enseignants ou les services communaux.</li> <li>• Réalisation d'expositions en mairie ou au niveau de la zone calme.</li> </ul> </li> </ul>
Gain attendu	Non dégradation des niveaux de bruit. Développement de l'usage des zones. Augmentation de la surface des zones calmes.
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers de zones calmes.
Coût	Non défini
Calendrier	Au cours des 5 ans à venir.

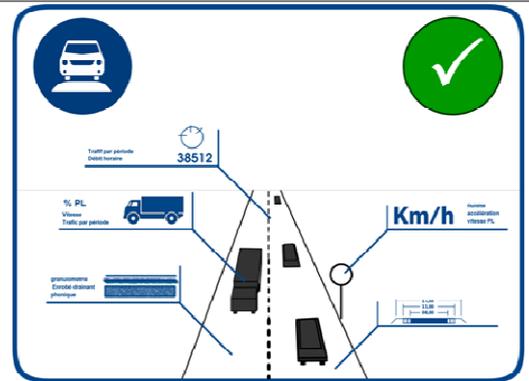
### 3.4.4 Thème D : Amélioration de la connaissance du bruit sur la commune

Ces actions plus générales ont pour objectif d'accompagner la diminution du bruit par :

- Le recensement des plaintes par un « référent bruit ».
- L'amélioration de la connaissance du trafic sur le territoire.
- La réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores.
- L'organisation de formations sur la thématique bruit.
- La mise en place d'actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit.

ACTION 13	Recensement des plaintes par un « référent bruit »
Principe général	<b>Il s'agit de favoriser la transmission des informations liées au ressenti des riverains de leur environnement sonore auprès d'un référent technique.</b>
Problématique	Les plaintes ne sont en effet pas toujours écrites et destinées à la commune. Il est donc nécessaire de mettre en place des outils afin d'améliorer la connaissance du service compétent en mairie.
Pilotage	Commune
Partenariats	Baillleurs sociaux, riverains, police municipale...
Mise en œuvre – méthode et techniques	La commune identifiera un référent qui recensera les plaintes existantes. Il développera des partenariats afin d'être destinataire de copies des plaintes formulées auprès des bailleurs ou autres instances. Une fiche à renseigner lors de plaintes indiquées oralement sera créée et elle sera mise à disposition des élus qui la transmettront remplie au référent. Une base de données sera créée et pourra ensuite être analysée comparativement aux cartes de bruit. Le référent se chargera de transmettre la plainte auprès des services compétents des partenaires dans le cas où ses compétences ne lui permettent pas de mettre en place une réponse efficace.
Gain attendu	Amélioration de la connaissance
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Sans objet
Coût	Temps humain
Calendrier	Au fil de l'eau

ACTION 14	Améliorer la connaissance du trafic sur le territoire
Principe général	<p><b>Il s'agit de réaliser des comptages de trafic routier, pour vérifier le diagnostic issu des cartes de bruit et préparer la mise à jour des cartes.</b></p> <p><b>Ces comptages de trafic seront également utiles dans le cadre de la mise à jour du classement des infrastructures de transport terrestre.</b></p>
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont tendance à surestimer les niveaux de bruit. C'est notamment le cas le long de voiries pour lesquelles aucune information de trafic n'était disponible (voies communales notamment) lors de la réalisation des cartes : dans ce cas, des hypothèses de trafic sont utilisées en l'absence d'information précise.</p> <p>La commune effectue d'ors et déjà 30 comptages par an.</p>
Pilotage	Commune
Partenariats	/
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Dans le cadre de la réflexion pour réduire les niveaux de bruit au niveau des secteurs à enjeux identifiés par les cartes de bruit, la commune continuera à réaliser des comptages de trafic routier sur sa voirie.</p> <p>Ces comptages, d'une durée d'une semaine environ, permettront d'apporter des informations complémentaires. Ces trafics routiers mesurés pourront être comparés avec ceux utilisés pour les cartes de bruit, et détecter ainsi le risque d'erreurs des cartes de bruit dans les secteurs considérés.</p> <p>Les parts de PL dans le trafic seront à étudier, ainsi que les vitesses pratiquées.</p> <p>Ces informations devront être capitalisées dans le cadre de la mise à jour des cartes de bruit (à transmettre à Bruitparif).</p> <p>Ces comptages pourront être intégrés dans une base SIG, afin de permettre à la commune une présentation sous forme de cartes à l'image des cartes des gestionnaires (Département).</p> <p>La fiabilisation des cartes de bruit entraînera une amélioration du diagnostic sur les zones à enjeux et permettront une action publique plus efficace.</p>
Gain attendu	Amélioration de la connaissance
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Sans objet
Coût	Environ 150€ pour une boucle de comptage sur une semaine
Calendrier	Au fil de l'eau



ACTION 15	Réaliser des mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores	
Principe général	Ce type de moyen peut également être utile pour objectiver les niveaux de bruit vis-à-vis des seuils réglementaires.	
Problématique	<p><b>Il s'agit de réaliser des mesures de bruit, pour vérifier les gains après réalisations de travaux, pour compléter le diagnostic ou répondre à des plaintes.</b></p> <p>Les mesures de bruit sont également utiles pour quantifier les gains d'actions ponctuelles menées par la collectivité.</p>	
Pilotage	Commune	
Partenariats	/	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les mesures de bruit devront être conformes aux normes en vigueur, vis-à-vis de la source de bruit considérée (NF31-085 pour le bruit routier, NFS31-088 pour le bruit ferroviaire, NFS31-010 pour les bruits dans l'environnement).</p> <p>Elles auront pour objectif de connaître précisément les niveaux sonores induits par ces voiries.</p> <p>Les mesures de bruit devront être réalisées, de préférence sur une durée au moins égale à 24h, en façade des bâtiments habités ou sensibles exposés, pour permettre de calculer les indicateurs réglementaires suivants : LAeq(6h-22h), LAeq(22h-6h), Lden et Ln.</p> <p>De plus, pour être complet, ces mesures pourront être associées à un comptage de trafic routier en simultané aux mesures, pour pouvoir être comparables aux niveaux issus des cartes de bruit routier.</p>	
Gain attendu	Amélioration de la connaissance	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Sans objet	
Coût	Environ 500€ pour une mesure de bruit de 24h	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 16	Organiser des formations sur la thématique bruit
Principe général	<b>Il s'agit d'organiser des sessions de sensibilisation / formation, afin de présenter les principales réglementations acoustiques en lien avec les rôles et obligations de chaque institution</b>
Problématique	Il s'agit de partager les connaissances fondamentales en acoustique urbaine avec l'ensemble des partenaires de l'aménagement du territoire.
Pilotage	Commune
Partenaires	Eventuellement les bailleurs sociaux
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les sessions de formation / sensibilisation seront organisées par la commune. La présence des élus référents en termes d'urbanisme et environnement serait souhaitée, ainsi que les techniciens.</p> <p>Exemples de formations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Acoustique du bâtiment.</li> <li>● Bruit de voisinage, constat des infractions.</li> <li>● Bruit des véhicules à moteur.</li> <li>● Prise en compte du bruit dans les projets d'aménagement.</li> </ul> <p>Des formations « catalogue » existent, par exemple auprès du CIDB ou de certains CNFPT, mais il est également possible de créer des formations « à la carte », avec un contenu et des modalités plus ciblés sur les attentes des intéressés, auprès de bureaux d'études spécialisés en acoustique environnementale.</p>
Gain attendu	Meilleure prise en compte de la problématique Bruit au quotidien par les services techniques
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable
Coût	Temps humain Coût de la formation. (à partir de 1000 € par jour pour 1 groupe de moins de 10 personnes, ou environ 250 € par personne et par jour).
Calendrier	D'ici 5 ans

ACTION 17	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit
Principe général	<b>Il s'agit de sensibiliser le public, via des ateliers, conférences, expositions, sur la thématique bruit : bruit des deux-roues, voisinage, comportements, prévention des risques auditifs (musique amplifiée) etc.</b>
Problématique	Les nuisances sonores visées par la Directive Européenne se limitent aux bruits étendus des transports terrestres (route, fer), aériens, et des industries. Toutefois, chacun peut au quotidien agir à son niveau sur les bruits du quotidien (voisinage, deux-roues, comportement, musique amplifiée).
Pilotage	Commune
Partenariats	Ecoles, police municipale
Mise en œuvre – méthode et techniques	Des panneaux d'informations sur le thème du Bruit sont également disponibles à la location au CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit). Des communications dans le journal de la commune pourront être envisagées. Une sensibilisation des scolaires sur la question des 2 roues débridés peut permettre une prise de conscience sur la gêne occasionnée aux riverains. Les plus jeunes peuvent également se révéler moteurs pour leur famille à l'utilisation des modes doux et transports en commun.
Gain attendu	Meilleure information du grand public
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable
Coût	Temps humain
Calendrier	D'ici 5 ans

### 3.4.5 Thème E : Actions sur les autres sources de bruit hors champ réglementaire du PPBE

Ces actions sont *hors cadre du champ réglementaire du PPBE* et ont pour objectif de répondre à deux problématiques sources de plaintes :

- Diminution des nuisances liées aux activités.
- Amélioration de l'environnement sonore du centre-ville.

ACTION 18	Diminution des nuisances liées aux activités
Principe général	La ville est régulièrement saisie de plaintes liées au bruit généré par des activités qui ne sont pas des installations classées pour la protection de l'environnement.
Problématique	Les nuisances sonores visées par la Directive Européenne se limitent aux bruits des activités industrielles soumises à un arrêté d'autorisation d'exploiter du Préfet, qui assure ensuite la vérification de la conformité à la réglementation associée. Les activités de moins grande ampleur, peuvent être sources de nuisances sonores pour le voisinage.
Pilotage	Commune
Partenariats	ARS
Mise en œuvre – méthode et techniques	La commune travaille avec l'ARS afin de limiter ces nuisances, via des mesures, des médiations avec les sociétés... En cas d'urgence avérée, et après mise en demeure, la ville envoie le rapport de mesures au Procureur de la République. Ces actions concourent à une amélioration du cadre de vie de la population.
Gain attendu	Diminution des nuisances liées aux activités
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable
Coût	Temps humain
Calendrier	D'ici 5 ans

ACTION 19	Amélioration de l'environnement sonore du centre-ville
Principe général	<b>Le centre-ville est particulièrement dense en termes de populations et sources de bruits. Aussi des études et sensibilisations spécifiques sont prévues sur ce territoire.</b>
Problématique	Les nuisances sonores liées aux activités telles que le marché et les comportements bruyants présents en centre-ville sont hors cadre du présent PPBE. La commune souhaite tout de même approfondir ce point.
Pilotage	Commune
Partenariats	ARS
Mise en œuvre – méthode et techniques	La commune travaillera avec les bailleurs afin d'identifier les problématiques et de travailler conjointement aux pistes d'amélioration face aux comportements bruyants. Une réflexion sera menée sur les nuisances associées au marché, avec une campagne de mesure pour objectiver les niveaux sonores dans un premier temps, suivie de propositions d'améliorations.
Gain attendu	Diminution des nuisances en centre-ville
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable
Coût	Temps humain Environ 500€ pour une mesure de bruit de 24h
Calendrier	D'ici 5 ans

## 4. Suivi et implications du plan d'actions

---

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

### 4.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

---

Les actions de prévention peuvent difficilement 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.

### 4.2 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 commune. 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 régulière au sein des instances concernées afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires.

### 4.3 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, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

## Annexe 1. Interventions réalisées sur les enrobés routiers communaux depuis 2002

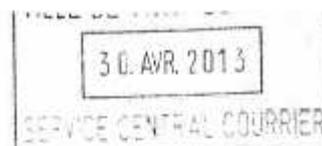
---

Type d'intervention	Lieu de l'intervention du renouvellement des enrobés	Année	Coût en €
Reprofilage et ECF		2002	232 000
Reprofilage et tapis		2002	212 000
REPROFILAGES ET ENROBES COULES A FROID (Page 17 du P.D.O.I)	LAGAISSE (Beethoven-Malassis)	2003	59 000
	MONIS (Petite Saussaie-Fabien)	2003	32 000
	RIMBAUD Totalité	2003	23 000
	AUBER (Malassis-Donizetti)	2003	56 000
	EDOUARD VAILLANT	2003	20 000
REPROFILAGES ET TAPIS (Page 17 du P.D.O.I)	ARMANGOT (Landieux-Bocage)	2003	40 000
	ARMANGOT (Grimau-Bocage)	2003	39 000
	WAGNER (Blanches-Monsigny)	2003	21 000
	GRIMAU (Tremblay-Dalou)	2003	54 000
	CORNEILLE Totalité	2003	37 000
ECF		2004	108 300
Reprofilages et tapis		2004	236 900
REPROFILAGES ET ECF	Chapitre N°1 : Antoine MIMEREL	2005	284 000
	Chapitre N°2 : Impasse REAUMUR	2005	
	Chapitre N°3 : Rue des ARDOINES	2005	
	Chapitre N°4 : Rue LEBRUN	2005	
	Chapitre N°5 : Rue du 18 JUIN 40	2005	
	Chapitre N°6 : Rue MISTRAL	2005	
TAPIS	Chapitre N°1 - Rue Julian GRIMAU	2005	352 000
	Chapitre N°2 - Rue Roger CONTESSENE	2005	
	Chapitre N°3 - Rue Franck CHAUVEAU	2005	
	Chapitre N°4 - Rue Constant COQUELIN	2005	
REPROFILAGE ET ECF		2006	222 000
REPROFILAGES ET TAPIS		2006	574 000
TAPIS		2007	302 000
REPROFILAGE ET ECF		2007	183 000
POUR EQUILIBRE BS - SUR OPERATION CHARLES HELLER		2008	202 000
REPROFILAGE ET ECF		2008	
TAMPONS RUES TALMA/TREMBLAY		2008	389 000
POUR EQUILIBRE BS - SUR OPERATION CHARLES HELLER		2008	
REPROFILAGES ET TAPIS		2008	

Type d'intervention	Lieu de l'intervention du renouvellement des enrobés	Année	Coût en €
RECALIBRAGE DE CHAUSSE RUE HAVET		2008	
TAPIS RUE E.TREMBLAY (SUITE AUX TRAVAUX DE TROTTOIRS)		2008	
REPROFILAGE ET TAPIS	RUE TILL PAPELOTS - FLANDRE	2009	300 000
	RUE PASTEUR/ROUSSEAU - FOURRIER	2009	
	RUE TREMBLAY/PASSAGE PIETON - COLONEL FABIEN	2009	
	RUE HENAFF/GUESDE - CAVELL	2009	
	RUE DEFRESNE/CONCORDE - VARLIN	2009	
	RUE HAVET/PERI - FERME	2009	
	RUE GOURNAY	2009	
REPROFILAGE ET ECF	RUE COQUELIN/GRETILLAT - RONDENAY	2009	200 000
	RUE RACHEL	2009	
	RUE COYSEVOX	2009	
REPROFILAGES ENROBE COULE A FROID ET ENROBE A RESINE	RUE DES NORIETS/LAKANAL - PUCCINI	2009	100 000
REPROFILAGES ENROBE COULE A FROID ET ENROBE A RESINE	IVRY (rue d')	2010	25 000
	INFROIT (rue Charles) - PVC - PRES	2010	75 000
	CRETTE (rue Louise Aglaé) / Infroit-Carières	2010	140 700
	DONIZETTI (Rue)	2010	29 000
	FABIEN (AVENUE du Colonel) / Dalou / Saquet	2010	98 000
REPROFILAGES ET TAPIS	CALMETTE (rue)	2010	133 000
	PASTEUR (rue) / Rousseau / Semard	2010	37 000
	CHOISY (rue de) / Groult / Granges	2010	52 000
	PASCAL (rue Blaise) Havet/La Bruyere	2010	54 000
TAPIS	AVENUE COMMUNE DE PARIS	2011	165 000
	PASTEUR (Rue)	2011	60 900
	CHOISY (rue de) / Grange - 8 Mai	2011	84 100
	PERI (Rue Gabriel) / PVC - Republique	2011	155 300
	RISCH (Rue Camille)	2011	30 200
	VERTE (Rue) / Clos Remy - Grimau	2011	78 000
	France (Rue de)	2011	64 900
	AUBER (Rue) / Moliere - Malassis	2011	34 000
	MOULIN VERT (Rue du)	2011	69 000
	TREMBLAY (Rue Edouard) / Grimau - Vergers	2011	56 100
TAPIS	INFROIT (rue Charles)/De Gaulle – Blancs Murs	2012	121 000
	L. FRANÇAIS (avenue) / RD5-Til	2012	50 000
	DALOU (rue) / Grimau-Bourdel	2012	98 000
	CHOISY (rue de) / Bert – Broussais	2012	95 000
	FABIEN (avenue du colonel) / Armangot – Verte	2012	170 000
	SORIN DEFRESNE(rue Marie) / Infroit-Pinson	2012	97 000
	DELIBES (rue) / totalité	2012	20 000

## Annexe 2. Actions passées ou futures réalisées par le Conseil Général

---



Direction du Développement Durable

Affaire suivie par  
Valérie Tfibel  
courriel : valerie.tfibel@cg94.fr  
tél : 01 49 56 87 07

Monsieur Alain AUDOUBERT  
Maire de Vitry-sur-Seine  
Hôtel de Ville  
2 avenue Youri Gagarine  
94 407 VITRY-SUR-SEINE

Référence : 2013-17/ DDD-9

A l'attention de Virginie Bourgeat, Service Environnement, Secteur Hygiène et Santé

Créteil, le

**OBJET : Actions menées par le Département en matière de réduction et de prévention du bruit**

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de la réalisation de votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, conformément à la directive européenne 2002/49/CE, vous m'avez fait part d'une demande d'informations concernant les actions que mène le Département en matière de réduction et de prévention du bruit, en particulier sur son réseau viaire.

Par le présent courrier, je souhaite vous rappeler l'engagement de longue date du Département dans la lutte contre le bruit, afin de répondre à une préoccupation forte des val-de-marnais de voir s'améliorer la qualité de leur environnement sonore. Ceci s'est traduit par la mise en œuvre d'une politique transversale visant l'ensemble des sources de bruit du territoire. Le Département a agi en tant qu'acteur du territoire et à travers ses propres responsabilités. Vous trouverez ainsi décrites, de manière globale, dans la note ci jointe les nombreuses initiatives, opérations techniques et de sensibilisation menées dans ce cadre.

En ce qui concerne plus spécifiquement le recensement des mesures prises (2002 à 2012) et à venir (2013 à 2017) pour limiter le bruit le long des voiries départementales, après un certain retard accumulé pour préciser les modalités et moyens de recensement de l'ensemble de ces informations, je vous annonce que ce travail de recherche éparse et de mise en forme nouvelle de ces données est engagé et doit être finalisé d'ici la fin du mois de mai prochain. A cette date, un tableau numérique par axe, nature de travaux, date de réalisation et coût vous sera communiqué.

Ce recensement des actions sera d'autre part intégré totalement ou pour partie dans le futur plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil général, actuellement en cours d'élaboration.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération la plus distinguée.

*Bien à vous,*

*Abraham Johnson*  
Le Président du Conseil général

Pour le Président du Conseil général  
et par délégation

Pour tout courrier :  
Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne  
Hôtel du département  
Direction du Développement Durable- secteur politiques environnementales  
94054 - Créteil Cedex

Le Conseiller général délégué  
Abraham JOHNSON



MESURES DE LUTTE CONTRE LE BRUIT  
MENEES PAR LE CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE

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

Cette politique s'est développée autour des axes suivants :

- contribuer à une meilleure connaissance et à l'amélioration de l'environnement sonore départemental,
- développer une sensibilité environnementale des val de marnais dans la lutte contre le bruit
- favoriser la coopération entre tous les acteurs du bruit
- prendre en compte le bruit en amont et en aval des projets départementaux.

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

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

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

Le Département a joué également un rôle d'animation du territoire plus spécifiquement orienté vers la question du bruit aérien, dans le cadre de la démarche partenariale du pôle d'Orly, qui porte l'ambition d'améliorer la qualité de vie, l'environnement et le bien-être de ses habitants. A travers la réalisation d'études (notamment un état des lieux de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire d'Orly produit en 2005 par le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit pour le compte du Département), la production d'indicateurs sur

le trafic et le bruit aérien, parmi un corpus d'indicateurs du développement durable, l'élaboration d'une charte de développement durable, les acteurs se sont accordés notamment pour la poursuite de leurs efforts afin de prévenir et réduire les nuisances liées au trafic aérien (revalorisation de l'aide à l'insonorisation). Le Département poursuit actuellement ses efforts pour émettre des propositions visant à réduire le bruit et à améliorer le dispositif d'aide aux riverains de l'aéroport d'Orly.

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

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

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

Par ailleurs, le Département intègre le **bruit dans ses politiques sectorielles (habitat social, espaces verts, bâtiments, déplacements...)** :

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

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

- Dans certains de ses parcs, le Département a créé des zones de « ressourcement », telles que dans le parc départemental des Hautes Bruyères par l'édification d'une butte de terre le long de l'autoroute A6 et par la mise en valeur du « Jardin du Silence », une zone encaissée et protégée du bruit, dans le parc départemental du Coteau par la construction de bâtiments ayant un effet d'écran et l'édification également de buttes de terre.

- Le réseau routier départemental a un impact sonore important : si le tiers des habitants du Val-de-Marne est surexposé au bruit des transports, environ 1/6 est surexposé au bruit généré par les routes départementales. Cette situation prévaut pour 85% des cas en mono exposition (routes départementales uniquement) et 15% des cas en multi-exposition (routes départementales et autre source de bruit). Elle résulte en partie de l'héritage des points noirs bruit, non traités, lors du transfert des routes nationales, axes à fort trafic fortement générateurs de bruit.

La maîtrise des nuisances sonores liées aux déplacements constitue un des enjeux de la politique départementale des déplacements mise en place en 2009, à travers le Plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM).

Cette ambition passe par :

- un report modal des déplacements en voiture et deux-roues motorisés vers les transports collectifs et les modes actifs (marche et vélo).
- un report modal du transport routier de marchandises vers le rail et la voie d'eau

Les déplacements motorisés qui représentent encore 2/3 des déplacements sont les principaux responsables des émissions sonores. Les projets de requalification de voirie visent à réduire leur place au profit d'autres solutions de mobilité alternatives et durables, avec intégration de transports collectifs lourds, réduction des files de circulation notamment vers Paris (RD7, RD5, RD4...), projets de transports collectifs et surtout une véritable promotion des modes doux tels que la marche à pieds et les vélos. La répartition actuelle des déplacements est de 21% pour les transports en commun, 45% pour les véhicules motorisés et 33% sur la marche à pieds. A l'horizon 2020, le PDVM a fixé à 35% la part des piétons et à 5% celle des deux roues non motorisés.

Cette évolution de la voirie s'accompagne d'une nouvelle appropriation de l'espace public et d'une amélioration de l'ambiance sonore.

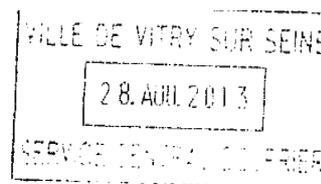
Pour réduire le bruit à la source, le Département met en place de plus en plus fréquemment des revêtements de béton bitumineux acoustique à granulométrie fine (à formule discontinue modifiée type 0,6/3 par exemple). Pour les chaussées qui font l'objet d'un trafic important et sont rendues glissantes,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

Il agit peu sur la vitesse de circulation, la plupart des routes départementales étant déjà limitées à 50km/h.

Le Département a construit quelques écrans anti-bruit quand cela était possible, à proximité d'une voie rapide n'ayant pas le caractère urbain de « rue ».

Dans le département du Val de Marne très urbanisé, cela n'a été réalisé que le long du Bd de Guyane à Saint Mandé le long du Bd périphérique et le long de la RD1 à Créteil, complétée par une isolation des façades exposées au bruit de la RD 1 pour un isolement acoustique de 32 à 36 dB(A) et au bruit de l'autoroute A86.

Sur son réseau, le Département en tant que maître d'ouvrage met en œuvre des protections acoustiques avec isolation de façades, lors de création d'infrastructures nouvelles ou modifiées de façon significative à proximité d'habitations existantes, conformément aux dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.

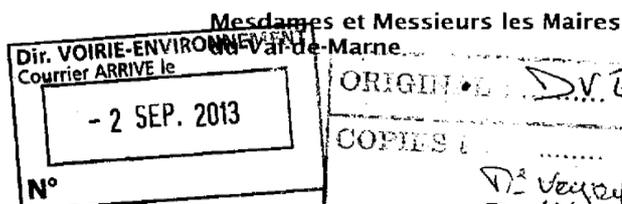


ARRIVÉE SERVICE D'HYGIÈNE  
Le 02 SEP. 2013 .....

Direction du Développement Durable

Affaire suivie par  
Franck PICOT  
courriel : franck.picot@cg94.fr  
tél : 01 56 72 89 45

Référence : 2013-53/ DDD-28  
Créteil, le



Mesdames et Messieurs les Maires

du Val-de-Marne

ORIGINE : D.V.E

COPIES :

D. Veysse  
D. Christ

**Objet :** Recensement des actions menées par le Département en matière de réduction et de prévention du bruit

Mesdames et Messieurs les Maires,

Dans le cadre de l'élaboration de votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, conformément à la directive européenne 2002/45/CE, je vous ai fait part, par courrier en date du 2 mars dernier, des initiatives menées par le Département dans le cadre de sa politique globale de lutte contre le bruit. Je vous ai également annoncé un complément d'informations relatives aux mesures prises spécifiquement sur le réseau routier départemental.

Je vous prie de bien vouloir trouver ainsi ci-joint le recensement, sur votre commune, des travaux de voirie réalisés par le Conseil général au cours des dix dernières années et ceux programmés pour les cinq années à venir.

Pour chaque opération sont notamment indiqués la localisation, le coût et la nature des travaux. Je vous précise que ces opérations ont fait l'objet d'une sélection par mes services au cas par cas, afin de ne retenir que celles qui vont dans le sens d'une diminution des niveaux de bruit générés par le trafic routier.

Cette sélection est basée sur les principes suivants :

- la réduction des vitesses de circulation ;
- la réduction du volume de trafic (dont la réduction du nombre de voies de circulation) ;
- la fluidification du trafic (dont la gestion des feux tricolores réglés selon « l'onde verte ») ;
- le choix d'un type de revêtement moins bruyant ;
- la réalisation de pistes cyclables quand celles-ci induisent une réduction du nombre de voies automobiles et/ou la diminution de la vitesse moyenne des voitures.

Ces opérations sont aussi reprises dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, propre au Conseil général, qui est en cours d'élaboration. Dans ce cadre, je veillerai à développer des synergies et des partenariats entre nos collectivités pour améliorer l'environnement sonore de nos concitoyens.

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs les Maires, l'expression de ma considération la plus distinguée.

*Abraham Johnson*  
Pour le Président du Conseil général  
et par délégation  
Le Président du Conseil général,  
Le Conseiller général délégué

Abraham JOHNSON

Pour tout courrier :  
Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne  
Hôtel du département  
Direction du Développement Durable- secteur politiques environnementales  
94054 - Créteil Cedex

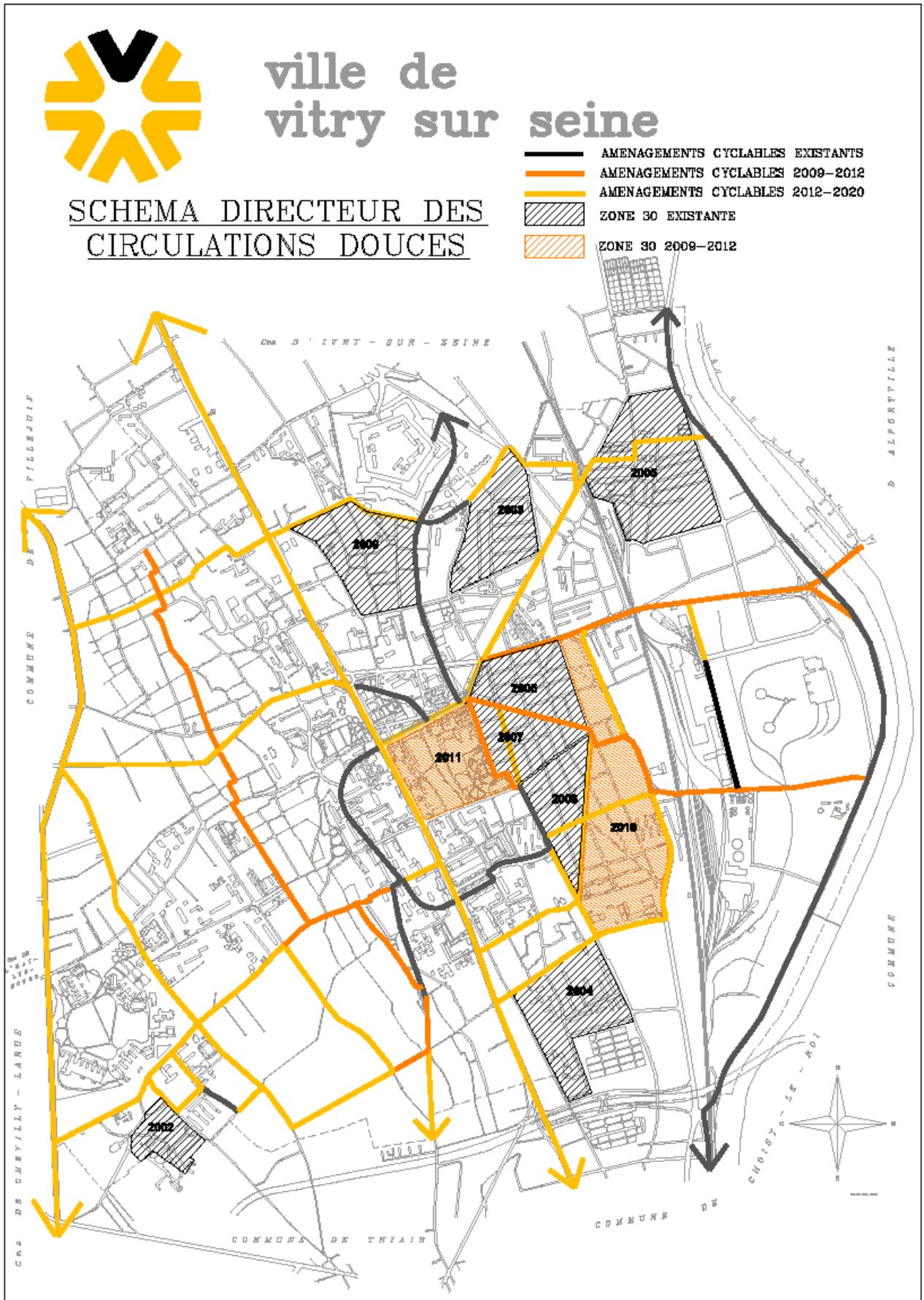
INFO  
Services  
39 94  
cg94.fr  
Collectivité approuvée  
septembre 2009

Travaux de voirie sur le réseau départemental – Programmation 2013 à 2016

<i>Date de réalisation</i>	<i>Commune(s)</i>	<i>Voirie concernée</i>	<i>Adresse/Opération</i>	<i>Montant TTC</i>	<i>Gain acoustique</i>	<i>Type d'opération</i>
2013	Ivry-sur-Seine/Vitry-sur-Seine	RD5	Requalification centrale site propre	4 080 000€	Oui	Transport en Commun
2013	Vitry-sur-Seine/Alfortville	RD148	Axe 172-Allende, pont du Port à l'Anglais et Emile Zola	3 200 000€	Oui	Transport en Commun
2012-2020	Ivry-sur-Seine/Vitry-sur-Seine/Choisy-le-Roi	RD19	TCSP TZEN 5 depuis Paris à Choisy-le-Roi (10,082km)	174 450 262€	Oui	Transport en Commun
2012-2016	Vitry-sur-Seine	RD5		19 000 000€	Oui	Transport en Commun
2012-2020	Ivry-sur-Seine/Vitry-sur-Seine/Choisy-le-Roi/Orly	RD5	Tram Paris Orly depuis la porte de Choisy à Orly	475 261 982€	Oui	Transport en Commun
2013	Vitry-sur-Seine/Alfortville		Passerelle GRT	4 700 000€	Oui	Requalification de voirie

## Annexe 3. Carte du Schéma Directeur des circulations douces

---



## Annexe 4. 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 DnT,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) :

- DnT,A,tr ≥ LAeq(6h-22h) - 40
- DnT,A,tr ≥ LAeq(6h-18h) - 40
- DnT,A,tr ≥ LAeq(18h-22h) - 40
- DnT,A,tr ≥ LAeq(22h-6h) - 35
- DnT,A,tr ≥ 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).

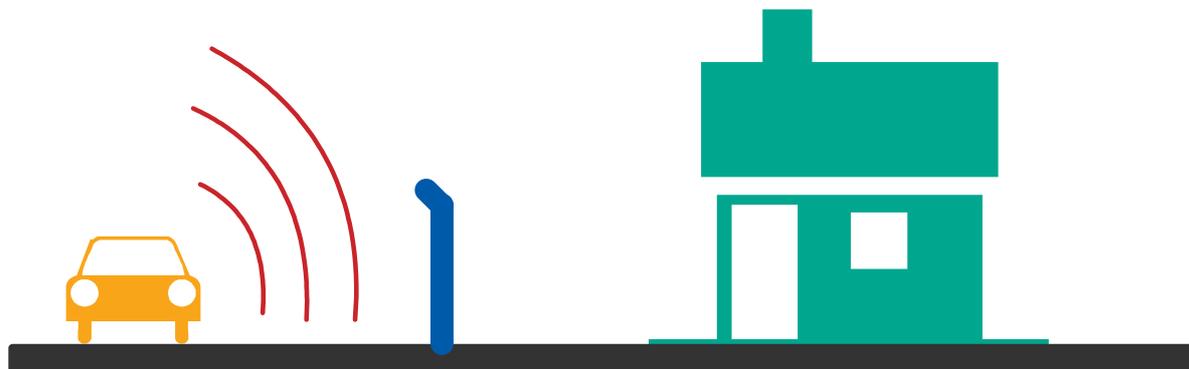
Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

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 5. 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 habités ou 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 50km/h..*
- La vitesse de circulation ;  
*Lorsque l'on réduit la vitesse de circulation de 20km/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'INRETS<sup>7</sup> au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

**A 50km/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 30km/h**, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

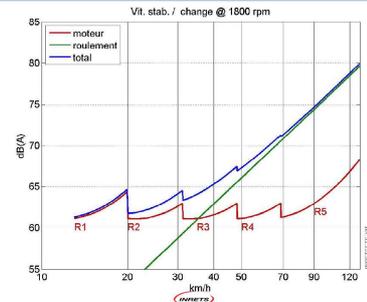
Ainsi, une réduction des vitesses de 50km/h à 30km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

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 50km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

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

**Émission 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.	<b>3 à 5 dB(A)</b> 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 <sup>2</sup> 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 <b>2 à 9 dB(A)</b> 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.

<sup>7</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

## Actions sur la propagation



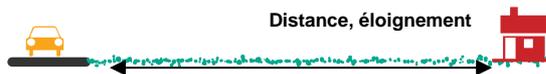
Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



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 <b>2 à 12 dB(A)</b> 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<sup>er</sup> 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 6. 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](http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf)



Le territoire de la commune 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 de ces espaces devra ainsi être soigné.

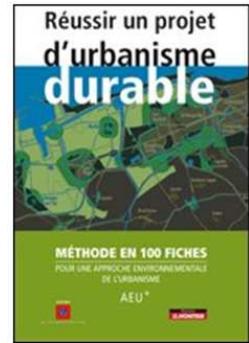
### 2. Projet de construction :

- 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.

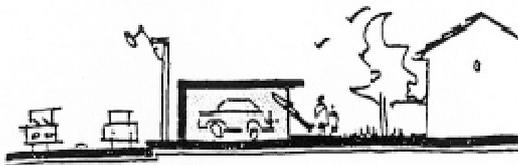
Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« 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, modèles 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).

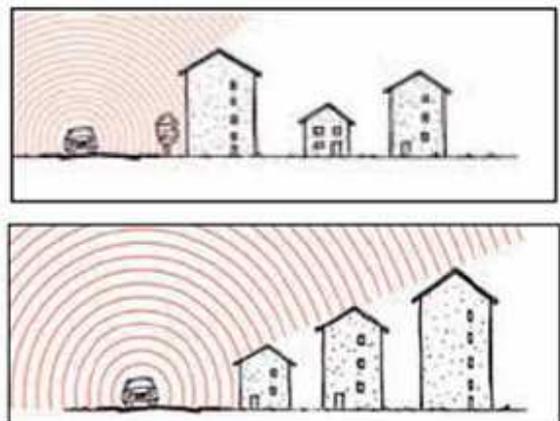


Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010

- 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.



Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

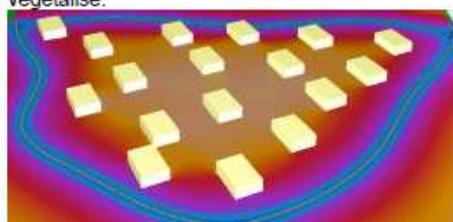
**La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble.** En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessitent des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, 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, épars 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'autoprotège.



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 7. Accord/avis des gestionnaires sur le projet de plan

---



Direction du Développement Durable

Affaire suivie par  
**Franck PICOT**  
 courriel : [franck.picot@cg94.fr](mailto:franck.picot@cg94.fr)  
 tél : 01 56 72 89 45

Référence : 2013-54 / DDD-31

**Monsieur le Maire**

Hôtel de Ville  
 94407 VITRY-SUR-SEINE Cedex

Créteil, le **24 SEP. 2013**

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la Ville de Vitry-sur-Seine

Monsieur le Maire,

Par courrier en date du 12 juillet 2013, vous sollicitez le Conseil général, en tant que gestionnaire de la voirie départementale pour émettre un avis sur le PPBE établi par la commune de Vitry-sur-Seine.

Après lecture attentive du rapport, les seules remarques émises par le Département concernent les actions à venir au chapitre 3.4.

Le projet dénommé « Arc Sud » en page 37 du document est un projet de barreau routier entre la RD7 et la RD5 qui fait l'objet de débats tant sur sa fonction que sur son tracé ou encore sa maîtrise d'ouvrage.

Le projet de tramway sur la RD7 devrait permettre de diminuer le bruit lié aux transports et ce sont bien les riverains de la RD7 qui en bénéficieront et non pas ceux de la RD5.

Le projet de la Zac départementale Chérioux intègre un nouveau plan de circulation pour améliorer l'accessibilité au site et ainsi limiter les nuisances sonores liées au trafic automobile.

Par ailleurs, je vous confirme que le Département s'est engagé dans la prise en compte du volet bruit dans les projets d'aménagement en actant les opérations dont il a la maîtrise d'ouvrage sur la commune de Vitry :

Pour tout courrier :  
 Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne  
 Hôtel du département  
 Direction du Développement Durable- secteur politiques environnementales  
 94054 - Créteil Cedex



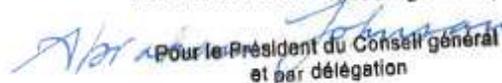
- TCSP sur la RD5 avec passage en mode tramway à l'horizon 2020
- Requalification de la RD7 avec mise en service prochaine du tramway Paris-Orly
- La Zac Chérioux
- Requalification ou création de voiries départementales dans le cadre du projet des Ardoines
- Reconstruction du Collège Gustave Monod
- Réhabilitation du collège Jean Perrin
- Construction d'un nouveau collège zac Seine Gare

De plus, je vous informe que le Conseil général qui réalise son propre PPBE en tant que gestionnaire d'infrastructures routières mène une réflexion sur les zones calmes qu'il conviendrait de préserver. Cette liste n'étant pas à ce jour arrêtée, il peut d'ores et déjà être avancé le principe de retenir comme zones calmes l'ensemble des parcs départementaux auxquels viendraient s'ajouter des espaces naturels, les coulées vertes et d'autres sites urbains tels que le parc de Chérioux à Vitry-sur-Seine.

Enfin, je vous confirme que la liste des travaux de voirie réalisés par le Conseil général au cours des dix dernières années et programmés pour les cinq années à venir, travaux qui sont susceptibles de diminuer les émissions de bruit liées au trafic routier, vous a été adressée au même titre qu'aux autres communes et EPCI du département, courant août.

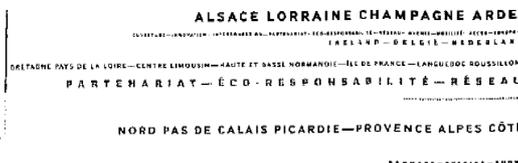
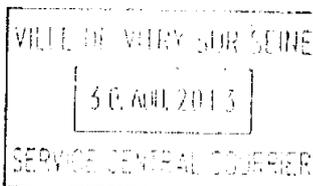
Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération la plus distinguée.

*Le Président du Conseil général,*

  
Pour le Président du Conseil général  
et par délégation

**Le Conseiller général délégué**

**Abraham JOHNSON**



Direction régionale Ile-de-France

ARRIVÉE SERVICE D'HYGIENE  
Le 04 SEP 2013

Vos références : 2013/PC/VIB/ALC-05.07  
Nos références : D/2013/008903/DR IDF - DDI/jpr-nej  
Affaire suivie par : Jean-Philippe REGAIRAZ  
Téléphone : 01 53 94 38 81

Paris, le 28 AOUT 2013

ORIGINE : D.V.B.

COPIES : Monsieur le Maire  
DST - Hôtel de ville  
94407 Vitry-sur-Seine Cedex  
Dir. VOIRIE-ENVIRONNEMENT  
Courrier ARRIVE le  
- 4 SEP. 2013

REPOSSE : OUI NON

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

Monsieur le Maire,

La relecture du projet de PPBE que vous m'avez transmis le 12 juillet 2013 appelle les remarques suivantes :

- page 10/66 : 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 13/66 : le changement effectif des semelles de freins des RER C, qui a permis un gain acoustique notable sur l'ensemble du parcours de ce type de train, est postérieur à l'étude acoustique réalisée en 2004 : le nombre de PNB et les niveaux sonores déterminés à l'époque sont donc surestimés ;
- page 18/66 : l'observatoire du bruit du Val-de-Marne a été finalisé en 2012 ;
- page 20/66 : 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. 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 ;
- page 21/66 : Les prescriptions d'isolation 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'isolation acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit ;
- page 22/26 : Le classement des voies ferrées est effectué pour les voies supportant un trafic d'au moins 50 trains par jour ;

.../...

"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 de RFF d'un droit d'accès et de rectification aux informations vous concernant".

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE  
87/89 quai Panhard et Levasor - CS 61301 - 75214 Paris Cedex 13  
Tél. 33 (0)1 53 94 30 00 - Fax 33 (0)1 53 94 38 25  
SIRET 412 260 737 00419 - NAF 5221Z  
www.rff.fr

- page 26/66 : les seuils présentés dans le paragraphe 3.3 correspondent aux valeurs limites définissant un PNB et non aux objectifs à atteindre, présentés page 55/66. Les actions à venir ne mentionnent pas les travaux de renouvellement voies et ballast programmés en 2013 sur la voie 1 et en 2014 sur la voie 2, ni le remplacement de divers appareils de voies (aiguillages) en 2015.
- page 28/66 : un traitement des PNB par couverture acoustique dans la configuration des voies existantes sur la commune de Vitry-sur-Seine ne peut être envisagé. Le nombre de PNB identifié est issu de l'étude de 2004 qui n'intègre pas les gains acoustiques liés aux changements des semelles de frein des RER C ;
- page 36/66 : l'augmentation de la fréquence des RER C n'aura pas forcément un impact acoustique significatif. Ce point sera vérifié lors d'études spécifiques liées au cadencement.

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

P.o.



Nathalie VINCIGUERRA  
Chef du Service Environnement et  
Développement Durable

## Annexe 8. 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 liées à

- L'infrastructure RD55.
- Des comportements inappropriés (2 roues, cris,...) dans le centre-ville.
- Des passages de camions dans des rues peu adaptées.
- Des activités : marché, magasin Métro et commerces du centre-ville.
- Voitures nettoyeuses.
- Souffleuse à feuilles.

Modalité	Objet	Date	Nom	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Courriel	Place du marché	11/9/13	Emmanuelle LEVINSON Rue Montebello	<p>Nombreuses sources de bruit pour cette habitante d'un immeuble en bordure de place du marché :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Comportement des commerçants du marché : klaxon, moteurs, musiques, cris de 4h30 à 17h</li> <li>• Comportement des usagers de la place : rodéos, cris, jeux d'enfants dirigés vers le bâtiment</li> <li>• Evénements festifs organisés par la ville</li> </ul>	<p>Dans le cadre de l'action 19 de ce plan, ces nuisances seront objectivées via des échanges avec les bailleurs et habitants, au besoin via des mesures afin d'apaiser cette situation déjà identifiée par la commune.</p>
Courriel	Magasin Métro	4/10/13	Patrick BLANC 38 rue Gagnée	<p>Au niveau de la zone de déchargement des camions de livraison du centre d'achat Métro un compresseur (hypothèse) crée un bruit ponctuel mais qui crée des bourdonnements et vibrations. La source de bruit fonctionne tous les jours sauf le dimanche de manière ponctuelle. Les fenêtres de l'habitation sont directement impactées. De nouveaux logements sont prévus dans la même configuration. Le riverain souhaiterait la mise en place d'un dispositif d'isolation de cette source.</p>	<p>Dans le cadre de l'action 18 de ce plan, la commune va engager un travail avec l'ARS afin de limiter ces nuisances, via des mesures, des médiations avec les sociétés... La remarque sera analysée par les services communaux compétents.</p>
Courriel	Voitures nettoyeuses	6/10/13	Non indiqué	<p>Voitures nettoyeuses avec jet d'eau très bruyantes</p>	<p>Dans le cadre de l'action 10 de ce plan une réflexion sera engagée afin de limiter les nuisances de ces véhicules d'entretien.</p>
Courriel	RD55 Bruits de comportement au centre ville	8/10/2013	Yannick DELOURME 9 Avenue de l'abbé Roger Derry	<p>Plainte par courrier envoyé en mairie et remarques effectuées aux réunions de quartier pour demander la diminution du bruit du centre-ville.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bruits d'engins motorisés particulièrement bruyants (2 roues trafiqués, quads).</li> <li>• Rassemblements sur le mail, en période nocturne avec discussions sonores.</li> <li>• Rodéos de voitures</li> <li>• Ouverture des commerces très tardive (3h pour certains)</li> <li>• Bruit de la circulation très importante sur l'avenue, notamment les passages des bus</li> <li>• Bruit des sirènes des véhicules d'urgences</li> </ul> <p>Demande d'action de la mairie, de la police, mise en place d'un feu clignotant de nuit, quelle législation sur les commerces ?</p>	<p>De part son trafic important et les niveaux sonores associés, l'avenue Derry fait partie des zones à enjeux jugées prioritaires par la commune. Dans le cadre de l'action 1 de ce plan, la commune va solliciter le Département pour la mise en œuvre de solution.</p> <p>Les autres nuisances évoquées relèvent de la réglementation du bruit de voisinage dont le maire est garant et rentrent dans le cadre de l'action 19 de ce plan. La remarque sera analysée par les services communaux compétents.</p>

Modalité	Objet	Date	Nom	Remarque synthétisée	Analyse et suite à donner
Courriel	Camions rue Cavell	17/10/13	Caroline MONTAGNE 80 rue Edith Cavell	<p>Passage de camions avec bennes particulièrement bruyantes au croisement de la rue Cavell et Rousseau, et Cavelle et Fourier, accentuées par la présence d'un dos d'âne.</p> <p>Ces bruits réveillent les riverains la nuit (premier passage vers 3-4h) et lors de la sieste des enfants d'une Halte Garderie.</p> <p>Détérioration du mobilier urbain (plots et rambardes arrachées car le carrefour est trop étroit pour certains camions).</p>	<p>Cette circulation de poids lourds est dérangeante, car par ailleurs la rue est plutôt calme (sens unique). Cependant le trafic n'est pas suffisant pour engendrer des dépassements de seuils tels qu'étudiés dans le document.</p> <p>La présence du ralentisseur crée une amélioration de situation acoustique car diminue la vitesse de circulation des véhicules mais crée des bruits plus importants pour les passages des PL.</p> <p>La mairie va travailler sur les aspects relationnels avec les sociétés – en collaboration avec l'ARS, dans le cadre de l'action 10, mais également sur la circulation dans ces rues communales.</p>
Courriel	Souffleuse feuilles école Diderot	22/10/13	Alain BENARD Résidence Les Allées du Musée Avenue du Moulin de Saquet	<p>Le gardien de l'école utilise tous les jours (hors WE), une souffleuse à feuilles pour les rassembler avant de les ramasser, entre 7h30 et 7h45. L'outil est excessivement bruyant. Le riverain a utilisé sa webcam pour enregistrer la nuisance. Il occasionne une gêne excessive lorsque les fenêtres sont ouvertes - les riverains sont réveillés. D'autre part l'immeuble est équipé de doubles vitrages efficaces.</p> <p>Il demande si l'utilisation de cet outil est indispensable notamment tous les jours.</p>	<p>Dans le cadre de l'action 10 de ce plan une réflexion sera engagée afin de limiter les nuisances de cet outillage d'entretien.</p>