

**CONTRAT D'INTÉRÊT NATIONAL SUR LE TERRITOIRE DE LA  
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION MELUN VAL DE SEINE  
(CAMVS)**

\*\*\*\*\*

## Table des matières

Introduction.....	3
I - Pourquoi un contrat d'intérêt national ?.....	5
A - L'ambition portée par les signataires du CIN.....	5
B - Le territoire de la CAMVS, un territoire francilien stratégique.....	6
Les nombreux atouts d'un territoire attractif.....	6
Les fragilités à lever pour conforter le dynamisme du territoire.....	7
II - Les objectifs thématiques au cœur du contrat.....	8
A - Conforter le développement économique de l'agglomération.....	8
Développer la filière aéronautique.....	9
Donner au territoire les outils à la mesure de ses atouts culturels et touristiques.....	10
Accompagner la structuration de la filière Santé autour du nouvel hôpital de Melun-Sénart, Santépôle.....	11
L'innovation alimentaire comme vecteur de croissance :.....	11
L'accueil et le développement des entreprises au cœur du CIN :.....	11
B - Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération.....	13
Repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie.....	13
C- Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures.....	16
ARC NORD DE MELUN : mener la rénovation urbaine sur la frange Nord de l'agglomération et le déploiement de l'Arc Nord.....	17
CŒUR DE VILLE DE MELUN : Porter le renouveau.....	18
QUARTIER CENTRE-GARE : Renforcer la polarité du cœur d'agglomération aux abords de la gare.....	19
QUARTIER SAINT LOUIS ET CENTRE HOSPITALIER MARC JACQUET : faire de friches urbaines des pôles de logements et de services.....	20
UN TERRITOIRE ENGAGE DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE ET NUMERIQUE.....	21
D - Construire une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national.....	22
Développer l'offre en matière d'enseignement supérieur.....	22
Renforcer l'offre de formation primaire et secondaire, en particulier dans les quartiers présentant les niveaux de qualification des actifs les plus faibles.....	23
Renforcer l'offre de formation « tout au long de la vie ».....	23
E - Prôner une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire.....	24
III - Les choix organisationnels liés à la mise en œuvre du CIN.....	25
A - Une gouvernance politique partagée.....	25
B - Les outils opérationnels d'aménagement.....	27
IV. Esquisse financière.....	28
V. Engagement des signataires en matière de financement et de gouvernance.....	29

## Introduction

L'agglomération Melun Val de Seine, située à moins de 50 km de Paris, dispose d'un potentiel de développement et d'attractivité majeur aux portes du Grand Paris. Son positionnement géographique, à l'articulation entre métropole et province, la diversité de son territoire riche de ses 20 communes et de ses 128.000 habitants, de ses espaces urbains, agricoles et naturels, lui confèrent des atouts sans équivalent en Île-de-France :

- une disponibilité foncière importante pour déployer des projets d'envergure à vocation économique sur les franges du territoire (sites aéronautiques de Paris-Villaroche et Montereau-sur-le-Jard représentant à terme jusqu'à 700 hectares), en plein cœur (Quartier Gare de Melun et son projet de pôle d'échanges multimodal), ou encore dédiés à la création de nouveaux lieux de vie accueillant habitat, équipements et activités (Quartier Saint-Louis à Dammarie-les-Lys, centre-ville de Melun...) ;
- un tissu productif diversifié s'appuyant sur de grands noms de l'industrie ou du BTP mais aussi sur de très nombreuses petites et moyennes entreprises ;
- une richesse naturelle et une diversité de paysages unifiés par 45 km de rives de Seine, entre plaine briarde, forêts (Fontainebleau, Rougeau...) et monuments historiques majeurs (Château Vaux-le-Vicomte) permettant d'envisager un potentiel de développement touristique ;
- un pôle universitaire et de recherche de notoriété en pleine croissance avec l'université Paris II Panthéon-Assas et l'implantation du nouvel hôpital Santépôle.

De nombreux projets prenant appui sur ces atouts sont lancés et contribuent à la construction métropolitaine ou au rayonnement francilien. Mais pour accélérer leur mise en œuvre, renforcer leur impact, leur donner une dimension régionale, voire nationale, la Communauté Melun Val-de-Seine a besoin d'unir ses efforts et ses moyens à ceux de ses partenaires, à savoir l'Etat, la Région Île-de-France et le Département de Seine-et-Marne.

C'est à ce titre qu'il est aujourd'hui proposé de conclure avec eux un Contrat d'Intérêt National (CIN), dispositif de création récente permettant la réalisation de projets complexes et d'envergure sur des territoires porteurs d'enjeux majeurs. Assorti d'une visée opérationnelle forte, ce nouvel outil contractuel doit faciliter et conforter le développement économique local, initier de grands projets d'infrastructures, assurer la préservation d'espaces naturels et agricoles dans le cadre d'un calendrier de réalisation maîtrisé.

Ce contrat n'a pas pour objet d'intervenir sur l'ensemble des domaines de compétences des partenaires qu'il réunit dans une vision stratégique et partagée du territoire. Il s'agit d'un pacte conclu pour une durée de cinq années, renouvelable au travers duquel ses signataires prennent l'engagement de conduire et financer ensemble des projets communs au profit des habitants de Melun Val-de-Seine et de l'économie francilienne.

Le CIN sera donc assorti de financements dédiés de l'Etat et des collectivités, au-delà de la mobilisation des crédits de droit commun ou déjà contractualisés.

Il porte sur trois priorités :

- 1) Optimiser les déplacements internes au territoire mais aussi extérieurs :
  - en renouvelant le quartier gare de Melun autour d'un Pôle d'Echanges Multimodal performant
  - en repensant la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie, avec le franchissement amont de la Seine et la réalisation d'infrastructures en conséquence.
  - en favorisant le report modal, en particulier vers les transports en commun et notamment vers le TZen 2 mais aussi vers les modes actifs
  
- 2) Conforter le développement et l'attractivité du territoire :
  - en développant et en diversifiant son offre de formation et d'enseignement supérieur avec le développement des capacités d'accueil de Paris II Panthéon-Assas et l'implantation d'une nouvelle université positionnant Melun Val de Seine comme territoire majeur du Sud-Est francilien
  - en bâtissant une stratégie de développement touristique s'appuyant notamment sur la dynamique d'un classement en qualité de « Grand Site » du Château de Vaux-le-Vicomte et des pôles d'intérêt secondaires
  - en accompagnant le développement économique sur des sites et des filières clairement identifiés (aéronautique à Paris-Villaroche en particulier) en vue de créer de nouveaux emplois
  
- 3) Renforcer l'attractivité résidentielle et proposer un cadre de vie distinctif :
  - en proposant aux habitants une offre diversifiée de logements de qualité dans le cadre de projets exemplaires (quartier Saint-Louis, NPNRU et singulièrement le quartier Schuman et le site du quartier Lemaître, ...)
  - en reconquérant l'habitat, les espaces publics et les berges de Seine du centre-ville de Melun, cœur de l'agglomération

Au regard de ce qui précède, le présent contrat expose dans une première partie les forces et faiblesses du territoire de Melun Val de Seine, son contexte et ses enjeux partagés et portés par les différents partenaires signataires, puis dans un second temps les projets que le CIN doit accompagner financièrement pour rendre le territoire plus attractif, et ce, dans le cadre d'un pacte de gouvernance permettant d'accélérer leur conduite, décrit dans une troisième partie.

\* \*  
\*

## I - Pourquoi un contrat d'intérêt national ?

### A - L'ambition portée par les signataires du CIN

Le projet de contrat d'intérêt national (CIN) s'inscrit dans la continuité des annonces du Comité interministériel du Grand Paris (CIM) du 15 octobre 2015, qui a décidé :

- la mise au point de contrats d'intérêt national pour faciliter la réalisation de grands projets d'aménagement. Il s'agit de répondre à la complexité de certains projets par un partenariat renforcé (dont la visée est opérationnelle), entre pouvoirs publics, acteurs économiques publics et acteurs économiques privés.
- la création de nouvelles opérations d'intérêt national (OIN) dont l'objectif est de mettre à disposition des collectivités les moyens de l'Etat et la mobilisation d'opérateurs publics au sein d'une gouvernance renforcée. Au plan juridique, l'OIN transfère formellement à l'État l'instruction et la délivrance des autorisations d'urbanisme, ainsi que la compétence de création des ZAC. Cependant, les collectivités locales conservent leur compétence en matière de planification et elles gardent surtout, dans les faits, la délivrance des autorisations individuelles d'urbanisme par accord avec l'État.

La volonté partagée de structurer un tel contrat d'intérêt national sur le territoire de l'agglomération melunaise est le reflet de la position stratégique qu'occupe cette dernière dans le paysage francilien, en tant que pôle urbain majeur de la Seine-et-Marne comme du quart Sud-Est de l'Île-de-France.

Aussi, le projet de contrat d'intérêt national objet de la présente note a vocation à concerner les projets de l'ensemble de la Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine (CAMVS) étendue aux communes de Maincy, Villiers-en-Bière, Limoges-Fourches et Lissy qui ont rejoint celle-ci au 1<sup>er</sup> janvier 2017. Il constitue une vision à la fois politique et stratégique de l'avenir du territoire portée collectivement par ses signataires. Son périmètre serait ainsi plus large que celui des opérations identifiées lors du comité interministériel du Grand Paris, à savoir le pôle aéronautique de Villaroche et le projet d'aménagement du Clos Saint-Louis, afin d'assurer la cohérence de ces projets avec la dynamique de territoire plus globale mise en œuvre à l'échelle de l'agglomération.

Dès lors, l'ambition portée par ce CIN est de conforter ce positionnement stratégique des territoires de la CAMVS, et de soutenir, par un partenariat renforcé des signataires du contrat, leur compétitivité, afin d'en faire durablement un territoire attractif et innovant, doté d'une qualité de vie recherchée et d'un cadre de vie préservé.

**A cette fin, dans le cadre du CIN, il est proposé que les signataires du contrat s'engagent :**

- **sur une compréhension partagée des caractéristiques et des dynamiques du territoire ;**
- **sur une vision commune des enjeux de celui-ci, et des objectifs qui en découlent portés par le contrat ;**
- **sur une même volonté de mettre en œuvre les projets concourant à répondre à ces enjeux ;**
- **sur la mise en place d'une gouvernance partagée visant à faciliter la réalisation de ces projets ;**
- **sur la mobilisation des outils de contractualisation, des ressources financières ou humaines, dans les limites des moyens de chacun, en vue de l'atteinte de ce but commun ;**
- **sur la mise en œuvre d'une feuille de route opérationnelle.**

## ***B - Le territoire de la CAMVS, un territoire francilien stratégique***

### ***Les nombreux atouts d'un territoire attractif***

Le territoire de la CAMVS constitue la porte d'entrée du Sud-Est de l'aire urbaine de Paris, si bien qu'il s'insère de plain-pied dans la dynamique métropolitaine. Il bénéficie à ce titre d'un positionnement privilégié comme carrefour de grands axes d'échanges et de communication, qu'ils soient routiers (autoroutes A5 et A6, francilienne -N104-, départementales RD606 et RD607), ferroviaires (lignes directes R -Paris-Gare de Lyon en 25 minutes toutes les demi-heures- et RER D, ligne TER Bourgogne) ou même fluviaux (Seine, port fluvial de la Rochette et friche portuaire de Dammarie-les-Lys). Le niveau de concentration de ces réseaux, organisés autour de Melun, Ville-Préfecture, fait écho à l'importance qu'a jouée de longue date ce territoire dans l'histoire francilienne, et dont il garde des témoignages remarquables (le château de Vaux-le-Vicomte en particulier).

Dans le même temps, il se développe aux franges de la métropole, au contact d'espaces agricoles (plaines de la Brie), naturels (parc naturel régional du Gâtinais, vallée de la Seine) et forestiers (forêts de Fontainebleau et de Villefermoy) remarquables, qui font qu'il dispose d'aménités recherchées qui lui confèrent un positionnement original et valorisant par rapport aux espaces plus anthropisés de l'aire urbaine de Paris. Le site même de la ville de Melun et notamment l'île centrale et les bords de Seine, recèle une importante potentialité paysagère et de qualité de vie qui pourrait être valorisée.

En outre, le territoire de la CAMVS, constitué de 20 communes, fort de 128 000 habitants, peut compter sur un bassin de vie dynamique dont l'une des forces tient à la jeunesse de sa population : ainsi en 2012, 42% de la population de l'agglomération a moins de 30 ans et près de 21% entre 15 et 19 ans. Ses populations y trouvent une offre de services de qualité, autour de grands équipements au rayonnement régional voire national, que ce soit dans le domaine de l'enseignement supérieur (Ecole des Officiers de la Gendarmerie Nationale - EOGN, antenne de Paris 2 Panthéon-Assas) ou dans celui de la consommation et des loisirs (zone commerciale de Villiers en Bière, Santépôle, complexe culturel de Dammarie et de Melun).

L'ensemble de ces atouts allié à une politique volontariste continue portée par les acteurs locaux en matière de développement économique ont contribué à en faire un pôle d'emploi et d'activités de premier plan à l'échelle départementale : le secteur présente l'un des plus forts ratio emploi / actif (proche de 1) du département. Plusieurs zones d'activité dynamiques (Dammarie-les-Lys, Vaux-le-Pénil, Villaroche) comportent un tissu industriel important (mécanique, travaux publics, aéronautique, industrie pharmaceutique) : usine de moteurs d'avions Safran, centre de formation international aux techniques de forage Schlumberger, bases Eiffage TP, Hanny, Cooper et Laboratoires Galénique Vernin, SMR automotive, etc.)

Le rayonnement économique du cœur d'agglomération diffuse bien au-delà des limites du territoire de la CAMVS, comme en atteste le fait qu'une part importante d'actifs travaillant sur ce pôle vient de loin pour occuper les postes offerts sur le territoire.

Pour autant, les atouts et les forces du territoire de la CAMVS ne doivent pas masquer certaines fragilités qui se font jour dans le contexte actuel de crise économique et financière et de compétition accrue entre les territoires. Ces fragilités sont autant de défis économiques, sociaux et environnementaux à relever pour permettre au territoire de continuer à être attractif et à jouer un rôle-phare dans le développement du quart Sud-Est de l'Île-de-France.

## ***Les fragilités à lever pour conforter le dynamisme du territoire***

L'économie actuelle du territoire de la CAMVS apparaît dominée en volume par les activités résidentielles ou liées au service public, et non par les activités de services marchands aux entreprises. Or, ces dernières activités, dites « motrices », constituent aujourd'hui l'un des premiers vecteurs de croissance économique et de création d'emploi, dans un contexte de tertiarisation de l'économie.

De plus, la structure de l'économie de la CAMVS ne profite que partiellement aux actifs du territoire, dont seule une minorité travaille en son sein. Plus encore, la conjoncture économique instable n'épargne pas une large part de la population du territoire touchée par le chômage. De fait, un décalage semble s'observer entre le niveau de qualification attendu des entreprises et le niveau de formation atteint par ces actifs n'étant pas en situation d'emploi, en particulier dans les quartiers les plus défavorisés de l'agglomération.

Le cœur de l'agglomération, qui accueille l'essentiel de la population, est marqué par un faible revenu moyen par habitant, qui pénalise notamment le développement équilibré de l'offre commerciale. Cette situation est synonyme de faibles rentrées fiscales comme de forte demande sociale.

Force est par ailleurs de constater que le développement économique de l'agglomération pâtit des difficultés de déplacements qui marquent son cœur. En effet, comme ce dernier concentre les principaux points de franchissement des barrières physiques que constituent la Seine et la voie ferrée Paris-Lyon-Marseille, il se présente comme un point de passage obligé pour le trafic de transit et d'échanges. Or, la congestion chronique du réseau routier aux heures de pointe est source d'inefficacités économiques, et peut nuire à l'image du territoire vis-à-vis d'investisseurs potentiels.

Ces difficultés sont également sources de nuisances – sonores, visuelles, liées à la qualité de l'air - , qui pénalisent l'attractivité résidentielle du cœur d'agglomération de même que sa requalification.

Ce constat est d'autant plus dommageable que le cœur d'agglomération souffre d'un certain déficit d'image, illustré par exemple par un habitat dégradé bien présent. Par ailleurs, les modes actifs (marche, vélo) peinent à trouver leur place parmi des axes aux caractéristiques routières marquées. D'autre part, le paysage urbain souligne le face-à-face brutal des voies rapides et des quartiers de grands ensembles, singulièrement au niveau des entrées de ville.

**Dans ce contexte, le CIN s'inscrit dans la continuité du projet d'agglomération porté par les acteurs locaux, afin d'en faciliter la mise en œuvre opérationnelle, pour :**

- **adapter l'économie du territoire aux évolutions actuelles, en recherchant des relais de croissance dans les filières innovantes et créatrices d'emplois ;**
- **développer l'offre de formation et renforcer le niveau de qualification de la population ;**
- **réduire le taux de chômage, notamment celui des jeunes du territoire ;**
- **contribuer à la réduction des inégalités sociales et territoriales ;**
- **améliorer les conditions de déplacements en favorisant une mobilité durable ;**
- **relever le défi d'une offre de logements de qualité et adaptée aux besoins des habitants, dans leur diversité ;**
- **offrir une meilleure qualité de vie aux populations actuelles et futures.**

## II - Les objectifs thématiques au cœur du contrat

La stratégie portée par le CIN et partagée par ses signataires s'articule autour de cinq axes structurants.

- A. Conforter le développement économique de l'agglomération
- B. Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération
- C. Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures
- D. Proposer une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national
- E. Porter une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire

### **A - Conforter le développement économique de l'agglomération**

La mondialisation de l'économie, avec ses marchés désormais largement globalisés, et la crise économique que traverse actuellement le pays invitent à une refonte des modèles classiques de développement économique territorial en replaçant les acteurs publics au cœur des processus d'élaboration des stratégies de développement économique sur les territoires. Dans le même temps, l'économie francilienne est amenée à connaître prochainement des bouleversements forts du fait des formidables opportunités que va offrir aux acteurs économiques la réalisation des nombreux chantiers du Grand Paris.

L'économie de la CAMVS doit donc muter pour s'adapter à ces évolutions structurantes afin d'asseoir sa compétitivité et sa capacité à générer des emplois. Dans ce contexte, les signataires du CIN s'accordent sur l'intérêt de générer des nouveaux relais de croissance locale en valorisant les atouts propres et les spécificités du territoire. En adoptant cette stratégie, celui-ci pourra se différencier de ses voisins sans rentrer dans une concurrence stérile avec eux, et ainsi conforter durablement sa place comme pôle économique majeur de l'économie francilienne.

Le projet économique porté par le CIN vise ainsi à développer les avantages compétitifs du territoire, en capitalisant sur ses filières d'excellence innovantes et à forte valeur ajoutée (enjeux sectoriels), ainsi que sur ses ressources culturelles qui font appel à son histoire et à son identité propres (enjeux territoriaux).

Il s'agit de faire de Melun Val de Seine un territoire :

- d'accueil et de développement pour les entreprises et l'emploi,
- porteur de filières d'excellence à développer ou à créer,
  - la filière aéronautique, autour des parcs d'activités et de l'aérodrome de Paris-Villaroche ;
  - la filière agroalimentaire de pointe liée à l'économie agricole du territoire ;
  - la filière des métiers de la santé, autour du nouvel hôpital ;
- attractif sur le plan touristique,
  - autour des sites culturels de premier plan que sont Vaux-le-Vicomte et le nouveau Musée de la Gendarmerie, les sites naturels remarquables des bords de Seine et de la forêt de Fontainebleau.

**Conforter et créer des filières d'excellence :****Développer la filière aéronautique**

Se développant sur les communes de Montereau-sur-le-Jard, Limoges-Fourches et Réau (rattachée à la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Evry-Corbeil-Sénart), le pôle d'activités de l'aérodrome de Melun-Villaroche constitue l'un des atouts économiques majeurs du territoire de la CAMVS. Depuis plus de 50 ans, grâce à l'implantation historique de la SNECMA - groupe Safran, ce site structure un vaste bassin d'emploi autour des métiers de la mécanique et de l'aéronautique, dont le rayonnement diffuse bien au-delà des limites du territoire de la CAMVS,

A ce titre, ce ne sont pas moins de 7 200 emplois qui sont recensés sur le site au sein des établissements du groupe Safran Aircraft Engines, labellisés par le pôle compétitivité Astech. En outre, une forme de « clusterisation » est d'ores et déjà en marche, plusieurs de leurs sous-traitants s'étant implantés dans leurs murs, à Villaroche comme à Montereau-sur-le-Jard. Le site présente ainsi un réel dynamisme qui peut compter sur un marché en croissance- le carnet de commande de Safran est en perpétuelle augmentation tant sur les gammes de moteurs civils et militaires- .

Ce site dispose de nombreux autres atouts qui en font un lieu de choix pour le développement économique. Il dispose en particulier d'une connexion directe et efficace avec les grands axes de communication nationaux comme internationaux (trafic aérien en développement, réseau autoroutier et à terme ferroviaire, avec l'interconnexion TGV de Lieusaint). Il présente également un important potentiel de développement comme en attestent les nombreuses capacités d'extension retenues au SDRIF de 2013. Une autre force de ce pôle tient à ce que son aménagement est piloté par une structure unique - le syndicat mixte SYMPAV - qui est déjà maître d'un patrimoine foncier et immobilier de plus de 400ha.

**Les signataires du CIN partagent la vision que ces atouts posent les bases favorables au développement d'un véritable cluster d'envergure nationale dans le domaine de l'aéronautique, de la mécanique, et de leurs services associés (optronique, traitement de surface, contrôle non destructif ...). Ils s'accordent donc sur l'intérêt de promouvoir la visibilité de ce pôle, et de mobiliser leurs moyens auprès du SYMPAV pour en accélérer l'essor.**

Dans cette optique, la compétitivité de ce pôle passera par :

- la création d'un tissu relationnel fort entre les parties prenantes impliquées dans l'animation et le fonctionnement actuel du site autour de cette vision partagée et de l'échange de bonnes pratiques ;
- une affectation privilégiée du foncier mobilisable pour les activités en lien avec la vocation du pôle. Dans cette optique, il sera pertinent d'envisager de mettre en œuvre une politique de maîtrise foncière pour lutter contre la spéculation foncière qui pourrait pénaliser l'implantation d'activités sur le site. Différents outils pourront utilement être envisagés dans ce cadre : droit de préemption urbain, zone d'aménagement différé, DUP réserve foncière etc.
- un engagement pour la promotion de ce pôle sur les différents marchés et auprès des investisseurs institutionnels comme privés afin de créer de nouvelles opportunités d'affaires en B to B ;
- une amélioration de la desserte du site, en particulier par les transports en commun en lien avec les gares du territoire ;
- le développement de formations adaptées aux métiers de ces filières en s'appuyant sur le savoir-faire d'acteurs locaux tels que la Mission Emploi-Insertion Melun Val de Seine.

## Donner au territoire les outils à la mesure de ses atouts culturels et touristiques

Plusieurs études réalisées sur le territoire dans le domaine touristique ont fait état d'un territoire flou sans véritable image touristique, souffrant d'un contenu peu connu ou reconnu et d'un manque de valorisation.

Pourtant, avec le château et le parc de Vaux-le-Vicomte, le territoire comporte un site d'exception, qui attire annuellement plus de 300 000 visiteurs. Cependant, la renommée de cet atout ne bénéficie pas encore au reste du territoire.

Par ailleurs, le centre-ville de Melun fait l'objet d'une mesure de protection urbanistique et culturelle (AVAP), dont le périmètre comprend le site des trois moulins, peint par Cézanne, lequel reste à ce jour de faible notoriété. Il s'agit donc bien de développer de manière concertée les atouts touristiques du territoire, afin d'assurer un juste retour local de la valeur ajoutée économique de ce secteur, en s'appuyant sur le point d'entrée sur le territoire que constitue la gare de Melun pour les touristes.

*Le CIN constitue l'opportunité de doter le territoire de ce projet, comme des moyens de sa concrétisation, à partir des axes stratégiques suivants :*

- Valoriser le site emblématique et « locomotive » qu'est le château de Vaux-le-Vicomte, en engageant une démarche de classement du château et du parc en tant que Grand Site. Ce label d'exception n'est aujourd'hui attribué qu'à une vingtaine de sites naturels et urbains.
- Profiter de cette dynamique pour étendre le périmètre d'étude à la vallée de l'Almont et au cœur de ville de Melun

Cette démarche, au-delà de l'intégration des mesures existantes de préservation du site de Vaux-le-Vicomte, implique la construction d'un projet pour le secteur à classer. Les mesures d'amélioration de la desserte de ce site, telles que la liaison douce entre Melun et Vaux-le-Vicomte, la réflexion sur les déplacements automobiles et les stationnements, à conduire dans le cadre du plan local de déplacement de la CAMVS en font partie.

*En complément de ce premier axe de travail, le développement d'un projet touristique visant à retenir les visiteurs sur le territoire au-delà de la seule visite de Vaux-le-Vicomte fera l'objet d'une démarche dans le cadre du CIN.*

Cette démarche passe par :

- le développement d'une offre hôtelière et de restauration de qualité sur le territoire : hôtels de catégorie moyenne et supérieure, restauration valorisant les produits locaux.
- la valorisation des centres d'intérêt touristique secondaires : musée de la gendarmerie nationale, Musée Safran, parcours dans le centre-ville de Melun, rives de la Seine et villages typiques tel Seine-Port ou Maincy, et des activités de loisir (tourisme pédestre, équestre et cycliste, tourisme fluvial)
- l'amélioration des dessertes de ces centres d'intérêt : développement d'une fonction « accueil touristique » voire la relocalisation de l'office de tourisme à la gare de Melun, transports en commun et liaisons douces, fléchage de circuits
- le développement de partenariats avec la communauté d'agglomération de Fontainebleau, dont la forêt commence aux portes de Melun, mais aussi les partenaires comme le Conseil Départemental (propriétaire du château de Blandy les Tours)
- la valorisation du sentier de grande randonnée 2 (GR 2) qui relie Dijon au Havre, en passant par Melun et Saint-Fargeau-Ponthierry

## **Accompagner la structuration de la filière Santé autour du nouvel hôpital de Melun-Sénart, Santépôle**

Le territoire de l'agglomération a été choisi pour accueillir une plate-forme hospitalière publique-privée unique en France par son envergure et son ambition. Ce nouveau Santépôle, associant en un seul lieu un hôpital de premier plan et deux cliniques, viendra conforter l'offre de soins pour tout le Sud Seine-et-Marne. Cet équipement d'excellence, qui ouvrira ses portes dès le début de l'année 2018, occupera une position clé en entrée de ville, et bénéficiera d'une accessibilité efficace, notamment grâce à la future desserte assurée par le TZen2. Il sera également porteur d'une dynamique nouvelle pour les quartiers Nord de Melun, dont il constitue un élément déterminant du projet de requalification.

Le futur Santépôle apparaît donc comme une formidable opportunité sur laquelle il est possible de s'appuyer pour structurer une nouvelle filière génératrice d'implantations et d'emplois dans le domaine de la santé et des activités médicales. D'ores et déjà, des installations nouvelles sont envisagées à proximité immédiate du nouveau site hospitalier (centre de soins de suite, Ehpad, laboratoires, maisons médicales...). En outre, des synergies pourront être recherchées avec le biocluster en cours de développement sur la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud.

Les signataires du CIN s'engagent à coordonner leurs actions pour permettre à ce pôle économique émergent d'exprimer son plein potentiel.

## **L'innovation alimentaire comme vecteur de croissance :**

L'agglomération de Melun se situe au cœur d'un bassin majeur de production agricole. Elle bénéficie de l'image de marque, connue au niveau national, de l'AOP Brie de Melun.

Or, il est patent que l'agriculture du département connaît un certain déficit en matière d'unités de transformation agro-alimentaire, qui apportent pourtant la valeur ajoutée aux produits agricoles « banaux » (céréales, lait). Une unité d'affinage de Brie de Melun pourrait ainsi pleinement trouver sa place dans ce paysage.

Conscient de ses atouts et de l'opportunité que représente la valorisation des filières agro-alimentaires, le territoire de la CAMVS est d'ores et déjà engagé pour se positionner sur ce créneau différenciant et original à l'échelle francilienne, comme en attestent son adhésion et son implication dans le pôle de compétitivité VITAGORA.

**Les signataires du CIN s'accordent sur l'intérêt de définir et de porter ensemble une stratégie volontariste pour permettre de concrétiser sur le plan opérationnel cette ambition. Cette stratégie permettra notamment de définir les actions à mener dans la temporalité du CIN et au-delà afin d'ancrer durablement l'innovation alimentaire dans le paysage économique de l'agglomération.**

## **L'accueil et le développement des entreprises au cœur du CIN :**

Le développement des filières innovantes et d'excellence exposées ci-avant permettra d'accueillir sur le territoire des entreprises nouvelles, porteuses de création de richesse et d'emploi localement.

Pour autant, les signataires du contrat partagent la conviction que la croissance économique de ce territoire sera également portée par les zones d'activités existantes et les entreprises qui les animent.

Pour accompagner le développement économique endogène comme exogène de son territoire, l'agglomération s'appuie sur sa bourse aux locaux : développée et animée depuis près de 10 ans, elle accompagne les entreprises dans leurs recherches de solutions immobilières et foncières. L'action de cette bourse aux locaux a permis de démontrer que la première clé de l'implantation d'entreprises, que celles-ci soient issues du territoire comme en provenance d'ailleurs, est la disponibilité d'un immobilier ou d'un foncier adapté à leurs besoins. Dès lors, les conditions de l'accueil physique des entreprises, en matière de bonne accessibilité, de couverture par le haut débit, de qualité du bâti existant et des espaces publics et de diversité des aménités pour les employés (proximité de transports en commun, de restaurants inter-entreprises, de crèches etc.), constituent ainsi leur principal levier d'implantation. L'approche doit donc être globale.

Or l'immobilier professionnel concentré sur les principales zones d'activités du territoire, datant le plus souvent des années 60 et 70, est aujourd'hui de moins en moins adapté à ces besoins et peut ne plus répondre aux standards de qualité attendus. Dans ce contexte, l'immobilier devenu obsolète finit par être inoccupé, se dégrade et se déprécie jusqu'à la constitution de friches industrielles et artisanales qu'il faut aujourd'hui reconquérir.

**Les signataires du CIN s'accordent ainsi sur la nécessité d'accompagner la montée en gamme des parcs d'activités les plus anciens par leur requalification associée à la reconquête des friches économiques, pour construire un parcours résidentiel attractif pour les entreprises.** Dans ce cadre, une attention toute particulière devra être accordée à la requalification de la ZAE de Vaux le Pénil, deuxième parc d'activités industrielles du département, pour en conforter le dynamisme et la compétitivité.

## **B - Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération**

La mobilité constitue une composante essentielle des projets d'aménagements et de développement du territoire. En effet, ces projets, que ce soit à travers la création de nouveaux logements, de nouveaux emplois, ou encore l'attrait de nouveaux étudiants ou de touristes, génèrent de nouveaux déplacements et de nouveaux besoins qu'il convient d'appréhender et d'anticiper. Au-delà de ces nouveaux besoins, et au regard de la place encore importante occupée par la voiture dans l'agglomération, il apparaît important d'accompagner efficacement ces évolutions et d'offrir de véritables alternatives de déplacements aux usagers en développant la mobilité durable. Cette dernière constitue un enjeu de développement durable particulièrement prégnant sur le territoire, eu égard aux impacts économiques, sociaux et environnementaux des transports.

En outre, les actions menées en faveur de la mobilité durable doivent également permettre de répondre aux constats et dysfonctionnements actuels sur le territoire. La congestion du réseau viaire dans le cœur d'agglomération, proche de la saturation aux heures de pointe (plus de 50.000 véhicules/j avenue Thiers), pénalise en effet la qualité de service des transports en commun ou leur accessibilité, notamment s'agissant de la gare de Melun, et constitue également un obstacle au développement d'une urbanité dans le centre-ville ainsi qu'à son image.

**Les signataires du contrat partagent la même volonté de poursuivre une politique en matière de déplacements visant à réduire l'empreinte environnementale des transports et à favoriser l'évolution des comportements des usagers vers des modes de transports alternatifs à la route, dans le respect de leurs besoins de déplacements. C'est pourquoi les acteurs du territoire sont engagés en faveur d'une politique de mobilité multimodale ambitieuse, qui s'articule autour de deux axes stratégiques majeurs :**

- repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie
- favoriser le report modal, en particulier vers les modes actifs

A la lumière notamment de ces deux axes stratégiques, et afin de rechercher une articulation optimale des différents projets du territoire avec les réseaux et le système de transport existant, et de définir des actions complémentaires s'il y a lieu, la CAMVS s'est engagée dans l'élaboration de son Plan Local de Déplacements (PLD) afin de définir une approche globale et prospective en matière d'organisation et de planification des déplacements, tous modes confondus. Ce PLD constituera la feuille de route stratégique qui permettra de décliner plus finement les orientations et grands enjeux de la politique de mobilité durable et de stationnement à l'échelle de l'agglomération. **Les signataires du CIN s'engagent donc à contribuer activement à l'élaboration du PLD et à faciliter la concrétisation du programme d'actions qu'il prévoira.**

### **Repenser la circulation dans le cœur d'agglomération, pour réduire les nuisances et améliorer le cadre de vie**

L'un des axes forts de la politique en faveur d'une mobilité durable portée par le CIN consistera à réduire la concentration des flux routiers, singulièrement de poids lourds, dans le cœur de l'agglomération, notamment au niveau de l'avenue Thiers, et de rationaliser leur répartition spatiale suivant leur nature. **C'est pourquoi les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de délester significativement le centre-ville de son trafic d'échange et de transit.** Les différentes solutions en matière d'infrastructures nouvelles ou d'exploitation des réseaux existants permettant de répondre à cet enjeu devront être examinées.

Il conviendra notamment de finaliser les études déjà engagées pour la réalisation d'un pont en amont du centre-ville, en cohérence avec les orientations retenues par le Schéma directeur de la région Ile-de-France à l'horizon 2030 et le plan anti-bouchons porté par le Conseil Régional d'Ile-de-France. Les premiers éléments d'études disponibles laissent à penser que cet ouvrage, qui serait situé entre La Rochette et Vaux-le-Pénil et qui s'appuierait sur des voies d'accès existantes, permettrait de

diminuer le trafic dans le cœur d'agglomération de façon significative tout en permettant de mieux irriguer la zone d'activité de Vaux-le-Pénil. **Il conviendra donc d'achever, dans la temporalité du CIN, l'ensemble des études et procédures préalables à l'engagement des travaux de ce nouveau franchissement, et d'examiner les modalités de maîtrise d'ouvrage et de financement de celle-ci, dont le coût du seul ouvrage est estimé à ce jour de l'ordre de 20 M€ HT.**

Il conviendra de rechercher d'autres aménagements complémentaires qui, avec ce nouveau pont, permettraient de remplir cet objectif visant à délester les centres-villes de Melun de Dammarie-les-Lys et du Mée-sur-Seine, cœur de l'agglomération du trafic de transit, en particulier poids lourds, indésirable qui les encombre, et ainsi refonder la mobilité dans le cœur de l'agglomération. Plusieurs scénarii d'aménagement pourront utilement être étudiés à cette fin, pour guider le choix le plus pertinent, tenant compte d'études prospectives déjà réalisées (contournement routier de l'agglomération éventuellement par un boulevard urbain) ou de projets à formuler (second franchissement, au besoin, réservé aux modes doux). Une attention toute particulière aura, au préalable, à être consacrée à l'insertion environnementale et périurbaine de ces solutions, pour en minimiser les impacts et nuisances éventuelles.

En outre, pour faire du cœur d'agglomération un centre exemplaire en matière de mobilité durable, le développement d'une offre de transports en commun modernisée, alliée à une reconfiguration des voiries pour laisser davantage de place aux modes actifs, apparaît comme un axe stratégique complémentaire à la décongestion. Dans cette perspective, la réalisation du projet TZen 2 constitue un moyen efficace pour encourager au report modal et pour améliorer le cadre de vie des habitants. En effet, ce projet structurant, piloté par la Département de Seine-et-Marne avec le concours et le soutien des acteurs locaux, en particulier de la CAMVS, doit permettre de relier efficacement des grands pôles générateurs de la ville-centre et d'envisager un nouveau partage de la voirie, plus favorable aux modes de déplacements alternatifs à la voiture. **Dans ce contexte, les signataires conviennent de faciliter la réalisation dans les meilleurs délais de ce projet emblématique pour le cœur de l'agglomération.**

### **Favoriser le report modal, en particulier vers les modes actifs**

Un autre axe fort de la politique de mobilité durable de l'agglomération consistera à favoriser le développement des modes actifs et à rendre plus performant le système de transports urbains.

- Développer les aménagements en faveur des modes actifs et en particulier dans le cœur de l'Agglomération

A travers son nouveau schéma directeur des itinéraires cyclables approuvé en mai 2015, la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine a défini de nouvelles priorités d'aménagement visant à développer à brève échéance son réseau cyclable et à améliorer la continuité des itinéraires existant. Les premières opérations ciblent en priorité la desserte de la gare de Melun et de son centre-ville - où l'absence d'infrastructures cyclables fait aujourd'hui particulièrement défaut - ainsi que l'Eurovéloroute n°3, véritable lien est-ouest du territoire combinant vocation utilitaire et loisirs. Les aménagements programmés à court terme doivent ainsi permettre de faciliter les conditions de déplacements des modes actifs et d'encourager la pratique quotidienne du vélo et de la marche. **Les signataires s'engagent à faciliter la mise en œuvre de ce schéma, y compris par la mobilisation de financements dédiés, dans la temporalité du CIN.**

- Améliorer l'offre et la performance du système de transport en commun

L'amélioration de l'attractivité des transports en commun passera entre autres par la réalisation d'infrastructures dédiées aux transports en commun, à travers notamment celles prévues dans le cadre du projet TZen 2. En effet, au-delà des fonctionnalités qui seront assurées par le bus TZen 2, notamment concernant les échanges avec les communes voisines de Sénart, ces infrastructures permettront d'améliorer la vitesse commerciale et la régularité des transports en commun dans le cœur de l'agglomération car elles bénéficieront également au réseau urbain Melibus qui

gagnera en efficacité et donc en attractivité. A l'occasion de ce projet, l'offre de Melibus sera restructurée pour l'optimiser au regard des nouvelles dessertes offertes par le TZen 2. **Afin de tirer le meilleur bénéfice de ces projets en termes d'aménagement urbain et d'attractivité, les signataires du CIN s'engagent à appuyer les opérations concourant à intégrer le TZen 2 dans son environnement urbain, notamment au droit des principales places sur son parcours (place Chapu, Place Saint Jean).**

Par ailleurs, la réalisation du pôle d'échange multimodal de Melun renforcera l'accès et le fonctionnement du système de transport en améliorant considérablement l'intermodalité. Ce pôle, inscrit dans le contrat de plan Etat-Région 2015-2020, doit permettre de faciliter l'accès aux transports (ferroviaires, urbains et interurbains) en prenant en compte l'ensemble des modes de déplacements. Le projet intégrera une nouvelle gare routière au nord et au sud des voies ferrées, des stationnements vélos, un parking souterrain, l'amélioration de l'accessibilité de la gare elle-même, une station du TZen 2 ainsi qu'un parvis au droit de l'accès nord de la gare participant à l'amélioration de la fonctionnalité et l'attractivité urbaine du quartier. De plus, l'opportunité et la faisabilité d'une extension d'un transport commun en site propre depuis la gare de Melun, en direction du Sud du territoire communautaire feront l'objet d'études.

**Eu égard au rôle stratégique joué par ce pôle multimodal dans la politique de mobilité durable de l'agglomération, les signataires s'engagent à œuvrer pour que l'ensemble des études, procédures et acquisitions foncières préalables à l'engagement des travaux sur ce pôle soit achevé dans la durée du CIN.**

## **C - Améliorer la situation du logement et la qualité de vie pour les populations actuelles comme futures**

Le CIN témoigne de la volonté commune de ses signataires de relever les défis de la fabrique d'une ville plus solidaire, plus vivante, plus attractive et pleinement inscrite dans une logique de développement durable. Le projet urbain du territoire vise ainsi à contribuer à l'amélioration de l'habitat et de l'offre de logements, à la dynamisation de l'économie locale et du commerce, ainsi qu'à la restructuration des espaces publics, au service d'une qualité de vie et d'une attractivité renforcées.

Pour l'essentiel les villes sont faites de logements. On peut apprécier la ville à la qualité des habitations : le bâti, sa bonne gestion, sa bonne occupation. Dans l'agglomération, la situation des logements est hétérogène avec un parc attractif, mais aussi de grandes fragilités : une dégradation du centre ancien et une concentration extrême des logements sociaux dans certains quartiers. Par ailleurs, la plus grande part des programmes immobiliers de l'agglomération est en logement. **C'est donc un point essentiel du CIN.**

**Le Programme Local de l'Habitat (PLH) de la CAMVS, approuvé en 2015** constitue la feuille de route stratégique et opérationnelle sur la période 2016-2021 pour satisfaire les besoins en logements, avec la description des terrains et projets permettant la réalisation du programme. Ce PLH sert de base à la délégation des aides à la pierre à la CAMVS pour la même période.

Le CIN a vocation à faciliter la déclinaison opérationnelle du PLH sur le territoire de l'agglomération. Ainsi, le CIN organise l'action des partenaires :

- sur les **trois thématiques majeurs en matière de logement** : la rénovation, la réhabilitation et la construction.
- et sur **certains territoires clés de l'agglomération** :
  - le Clos Saint-Louis
  - l'arc Nord de Melun,
  - le centre-ville de Melun
  - la future friche du centre hospitalier Marc Jacquet

Les partenaires conviennent d'organiser la déclinaison opérationnelle du CIN autour de trois grandes priorités :

- poursuivre les actions de renouvellement urbain en partenariat avec l'ANRU, sur les quartiers prioritaires et d'autres sites pour les opérations de reconstitutions, en mobilisant les financements exceptionnels de la politique de la ville ;
- développer une offre diversifiée de logements de qualité dans le cadre de projets exemplaires en matière de prise en compte de la transition écologique et énergétique en milieu urbain ;
- lutter contre le compartimentage du cœur d'agglomération, en créant du liant entre ses différents quartiers, afin de conforter l'identité du territoire.
- accompagner les copropriétés pour la rénovation thermique : un appui technique et financier de la CAMVS et des partenaires de l'habitat sera apporté sur le territoire, dans l'objectif de la transition énergétique dans l'habitat privé.

**Ces axes identifiés de manière opérationnelle sont interdépendants.** Le marché du logement de l'agglomération est à gérer globalement et finement pour jouer la complémentarité et éviter la concurrence entre les programmes. Les opérations, notamment en centre ancien, nécessitent des partenariats avec tous les opérateurs, privés et publics, en raison de leur savoir-faire, de leurs moyens financiers, de leurs compétences opérationnelles et de leur capacité à gérer socialement les chantiers, en particulier pour le relogement et les opérations tiroir.

## **ARC NORD DE MELUN : mener la rénovation urbaine sur la frange Nord de l'agglomération et le déploiement de l'Arc Nord**

**La poursuite de la rénovation urbaine sur les quartiers prioritaires de la politique de la ville est au cœur des ambitions portées par le CIN.** Ces quartiers, localisés dans le cœur de l'agglomération sur les communes de Melun, du Mée-sur-Seine et de Dammarie-les-Lys, sont identifiés d'après un seul critère : la concentration des familles pauvres.

A ce critère économique, s'ajoutent des réalités qui redoublent leurs singularités : ces quartiers sont structurés autour d'anciens grands ensembles, monofonctionnels, avec une large prédominance du logement social. Mais ces quartiers sont sources de richesses pour le territoire, en particulier parce que c'est en leur sein que se concentre la très grande majorité des jeunes de moins de 18 ans, ceux-là même qui feront les actifs et les forces vives de demain.

**Dans ce contexte, le programme de rénovation urbaine constitue une formidable opportunité pour redynamiser ces quartiers et réduire les inégalités.** De nombreux dysfonctionnements urbains ont été traités dans le cadre du premier programme de rénovation urbaine, avec le concours de l'ANRU. Les quartiers concernés – les Courtilleraies et le secteur Fenez au Mée, la Plaine du Lys à Dammarie et les Hauts-de-Melun, dans le nord du cœur d'agglomération – ont été profondément transformés.

Ainsi, le bilan des PRU première génération est positif et a permis d'améliorer la qualité de vie des habitants. L'engagement des différents partenaires a contribué à mettre en œuvre des projets ambitieux adaptés aux réalités territoriales.

**Les signataires conviennent que le processus de rénovation urbaine ainsi engagé doit être poursuivi afin de pérenniser les investissements réalisés dans le cadre de la première vague de contractualisation et, dans une logique plus prospective, pour transformer durablement la vocation des quartiers.**

Une nouvelle contractualisation est ainsi en préparation dans le cadre du « NPNRU » ou ANRU 2, et concernera plus particulièrement le quartier du Plateau de Corbeil – Plein Ciel (composé notamment des quartiers Schuman et Beauregard), à cheval sur les communes de Melun et du Mée-sur-Seine

Ce NPNRU a vocation à s'inscrire dans un vaste schéma d'aménagement à une échelle élargie à « l'Arc Nord », secteur qui s'étend de la ZAC du Champ de Foire à l'ouest à la ZAC St Nicolas à l'est, et qui concentre plusieurs autres projets et équipements structurants pour l'agglomération :

- l'arrivée du TZen 2 sur la RD 306 qui sera requalifiée en boulevard urbain, et, en corollaire, l'aménagement du barreau de liaison entre la RN 105 et la RD 636 qui deviendra la limite urbaine nord de Melun ;
- le futur pôle de santé de Melun, et le site contigu de la butte de Beauregard;
- l'écoquartier de la plaine de Montaigu ;
- la mobilisation du foncier public (zone de logements désaffectés du quartier Lemaitre)

La proximité de ces opérations nécessite une mise en cohérence, voire plus encore de rechercher des synergies entre elles, pour offrir une armature de ville de grande qualité et une entrée de ville valorisante pour l'ensemble du territoire. **Un enjeu fort consistera notamment à tisser du lien, voire même de la complémentarité, entre les quartiers nord de Melun inscrits dans le projet NPNRU et la nouvelle frange urbaine constituée par les différentes opérations rappelées ci-dessus.** Un autre enjeu de même ampleur sera de décloisonner les différentes composantes de cette nouvelle frange urbaine afin de faire interagir des liens urbains, fonctionnels et programmatiques, et d'ordonner le plus efficacement leur mise en œuvre.

Quartiers Schuman et Beauregard, dans le cadre de la NPNRU	RENOVER
Immeuble Plein Ciel logements désaffectés du quartier Lemaître rénovation thermique du parc	REHABILITER
Ecoquartier Plaine de Montaigu ZAC des Trois Noyers à Rubelles	CONSTRUIRE
TZEN 2 Santépôle Beauregard ZAC des Hautes Bornes	AMENAGER

## CŒUR DE VILLE DE MELUN : Porter le renouveau

**Le cœur de ville de Melun constitue la mémoire de la cité.** Son urbanisme porte la trace de la présence de la ville depuis l'antiquité, par certains vestiges et monuments comme par sa trame urbaine.

D'autres villes ont fait de leur centre historique un haut lieu de la vie sociale : logements, commerces, équipements culturels, mise en valeur touristique. Souvent, cette démarche s'est accompagnée d'une « révolution des déplacements », promouvant liaisons piétonnes et transports en commun, sans pour autant bannir les voitures.

**Or, le centre-ville melunais est concerné par une dévitalisation qui touche tant l'animation commerciale que la qualité du bâti et des espaces publics.** Cette dévitalisation impacte directement l'attractivité de l'agglomération et menace l'équilibre du territoire. Pour y remédier, le projet de rénovation du centre-ville associe une action coercitive de lutte contre l'habitat indigne à une action prospective sur les commerces, les espaces publics et d'une manière générale sur l'image du centre-ville melunais.

Ce projet se décline en plusieurs éléments :

- **une Opération de Restauration Immobilière (ORI)** sur une trentaine d'immeubles de manière à agir, par le biais d'une Déclaration d'Utilité Publique arrêtée le 15 juin 2016, sur l'habitabilité de ces immeubles. Cette opération d'aménagement est couplée à l'appel à projet francilien pour la mise en place d'une stratégie urbaine de lutte contre l'habitat indigne, destiné à envisager la remise en habitabilité des biens anciens dégradés au travers d'opérations à l'îlot. Par ailleurs cette ORI pourra permettre de diversifier le parc ancien de logements en créant de nouvelles typologies de manière à installer de nouvelles populations sur le cœur de ville.
- **une opération de montée en gamme du centre-ville de Melun**, destinée à transformer l'image du centre-ville par un réaménagement global des circulations, du lien à la Seine et à l'île Saint-Etienne et des places du cœur de ville. Ce réaménagement tirera tout le bénéfice de l'arrivée du TZen 2, qui favorisera le désenclavement du centre-ville et renforcera sa liaison aux autres quartiers, au fleuve mais aussi à la Gare, en lien avec les opérations d'aménagement du pôle gare. Il conviendra de s'appuyer sur les « marqueurs » que sont les places urbaines, en particulier la place Saint Jean à réaménager, les parcs et espaces verts comme le parc Faucigny-Lucinge, les berges de Seine, les monuments comme la collégiale Notre-Dame ou l'église Saint-Aspais, et les équipements collectifs comme le marché ou encore l'espace Saint Jean.
- Plus précisément, le **réaménagement de l'île Saint-Etienne**, cœur historique de la ville constitue un enjeu en soi, et interroge sur la place et le devenir des équipements publics, en **particulier du centre de détention de Melun.**

**Les signataires s'engagent à appuyer cette action en faveur d'une reconquête des centres urbains, qui sera étendue aux autres communes du cœur d'agglomération, à savoir Vaux le Pénil, Dammarie-les-Lys et Le Mée-sur-Seine.**

Espaces urbains du centre-ville, en particulier les places	RENOVER
Immeubles du centre-ville, dans le cadre d'une ORI	REHABILITER
	CONSTRUIRE
TZEN 2 liaisons douces Île Saint-Etienne	AMENAGER

### **QUARTIER CENTRE-GARE : Renforcer la polarité du cœur d'agglomération aux abords de la gare**

La gare de Melun est l'une des gares franciliennes les plus importantes. Près de 4 millions de voyageurs y transitent chaque année. Cette gare est devenue un pôle multimodal important, cœur du réseau de desserte de l'agglomération comme du réseau de desserte du département par bus (Seine-et-Marne express). Ce pôle d'échanges multimodal (PEM) sera consolidé avec l'arrivée du TZen 2 et confortera le développement d'un nouveau quartier gare devant accueillir habitat, immeubles tertiaires et hôtellerie.

La libération de foncier ferroviaire en pied de gare, l'amélioration de l'accessibilité de cette dernière ainsi que la mutation à tout juste 500 mètres d'une emprise constituant le futur quartier Saint Louis de Dammarie-lès-Lys, décrit ci-après, et formant avec la gare un projet d'ensemble, créent en effet les conditions favorables à **une opération de requalification urbaine d'ampleur à l'une des portes d'entrée majeures de l'agglomération.**

**Les signataires du contrat partagent également la conviction que la reconfiguration du pôle-gare, pour en faire un authentique pôle d'échanges multimodal (PEM), constitue une opportunité pour y développer un centre d'affaires et d'innovation « nouvelle génération », qui constituera un pôle d'attraction majeur pour les activités tertiaires à l'échelle du sud-est francilien.**

Les besoins en termes de déploiement d'infrastructures lourdes, de réalisation de nouveaux équipements primaires et de proximité, d'aménagement d'espaces publics support d'un nouveau paysage, cumulés à une multiplicité d'intervenants et des modalités contraignantes de libération de foncier (reconstitution d'installations ferroviaires, dépollution, ...) ne doit pas avoir pour effet de réduire les ambitions du projet et d'en sacrifier la qualité.

**Il s'agit au contraire de consolider un partenariat local et de mettre en place un pilotage stratégique qui garantisse l'émergence d'un projet qui diffusera une nouvelle qualité de vie en cœur d'agglomération. A ce titre, compte-tenu du lien étroit qui lie l'aménagement de ce quartier centre-gare et le pôle d'échanges multimodal, les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de sécuriser au plus tôt le foncier nécessaire à la concrétisation de ces projets, et en tout état de cause dans la temporalité du CIN.**

Entrées Nord et Sud de la gare	RENOVER
Tour Gallieni Copropriété dégradées	REHABILITER
Mobilisation du foncier SNCF – programmes bureaux et logement	CONSTRUIRE
Gares routières - TZEN 2 liaison avec le clos Saint-Louis	AMENAGER

## QUARTIER SAINT LOUIS ET CENTRE HOSPITALIER MARC JACQUET : faire de friches urbaines des pôles de logements et de services

L'augmentation de l'offre de logements apparaît comme une nécessité absolue afin de ne pas aboutir à une situation de déprise démographique sur le territoire, et peut être génératrice d'un nouveau dynamisme résidentiel. **Pour ce faire, il s'agit de mettre en place les conditions permettant d'accélérer le rythme de production et d'écoulement de l'offre neuve** : au regard d'une moyenne de 456 logements mis en chantier entre 2010 et 2013, l'objectif pour les 6 prochaines années est d'atteindre les 600 logements par an.

Plusieurs secteurs de projets, reposant sur des emprises foncières en renouvellement de friches (industrielles, d'équipement) ou sur des sites d'urbanisation préférentielle, ont ainsi été ciblés pour contribuer significativement, de manière maîtrisée et organisée, à cet axe-clé du programme local de l'habitat approuvé le 26 octobre 2015, « produire plus et mieux ». En outre, il s'agit de privilégier des sites bénéficiant d'une bonne articulation avec les infrastructures de transport collectif et dont la taille permet d'apporter une réponse diversifiée en typologie, gamme de prix, mais aussi de fonctionnalités.

- *Le Clos Saint-Louis, friche industrielle et portuaire de 170 hectares située sur Dammarie-les-Lys, se situe à proximité de la gare de Melun - son aménagement étant pensé avec le quartier centre-gare comme un ensemble indissociable - mais aussi au bord de la Seine, dont la berge vient d'être aménagée en liaison douce. Ce nouveau "morceau de ville" est susceptible, avec le quartier gare décrit ci-avant, d'entrer rapidement dans des phases d'aménagement très opérationnelles, la création d'une ZAC étant envisagée dès 2017. Compte tenu de la dimension de cette opération, d'intérêt national, l'aménageur à retenir devra avoir la capacité technique et financière pour porter un tel projet ;*
- La construction du SantéPôle dans le quartier Beauregard va conduire à la libération, courant du premier semestre 2018, d'un important potentiel foncier jouxtant le centre-ville de Melun et le centre de Vaux-le-Pénil. La valorisation de cette friche urbaine permettra, à terme, le développement d'une offre de logement de qualité. La servitude inscrite pour ce site implique le maintien d'un équipement collectif. Enfin, le parc de Faucigny-Lucinge, poumon vert de la cité dont la mise en valeur est nécessaire, concourt à l'attractivité potentielle du site.

La valorisation de ces friches urbaines implique un travail sur :

- la qualité architecturale et de la construction, singulièrement en matière de performance énergétique du bâti
- la mixité sociale : l'offre en logement locatifs sociaux doit être adaptée pour tenir compte en particulier de la reconstitution de l'offre locative suite à la rénovation urbaine des quartiers Beauregard et Schuman, comme à la proximité de pôles universitaires (logement étudiant)
- le désenclavement de chacun de ces sites, notamment par les transports collectifs.

	RENOVER
Dépollution du site du Clos-Saint-Louis	REHABILITER
Programmes de logements neufs	CONSTRUIRE
Liaison entre ces quartiers et les pôles de centralité (centre-ville et gare), franchissement du talus SNCF par transports en commun et liaisons douces, offre de transport en commun, transport guidé, traversée de Seine	AMENAGER

## UN TERRITOIRE ENGAGE DANS LA TRANSITION ENERGETIQUE ET NUMERIQUE

Chacune des polarités accueille plusieurs opérations d'aménagement d'envergure pouvant se lancer à court terme mais de natures parfois très diverses. Aussi la réussite de cette restructuration urbaine passera-t-elle par une mobilisation de l'ensemble des acteurs locaux ainsi que par la convergence des outils et moyens mis en œuvre par chacun de ces acteurs afin de garantir la cohérence des actions menées.

En outre, l'agglomération **Melunaise a l'ambition d'inscrire ces opérations dans la transition écologique et énergétique.**

Chef-lieu d'un département qui voit se multiplier les projets de valorisation de ses ressources naturelles (production de bio-méthane et géothermie, développement de la filière chanvre, cœur historique de la production de miscanthus, projets de construction en bois), **elle a vocation à valoriser ces expériences dans les opérations de construction nouvelle et de réhabilitation.** La recherche d'une haute qualité environnementale dans la conception et la mise en œuvre de ces opérations et l'innovation dans la production de l'énergie participeraient ainsi simultanément du développement d'un tissu d'entreprises dédiées et de la constitution d'aménités positives, facteur d'attractivité du territoire.

Enfin, l'ensemble de ces opérations d'aménagement ne saurait se penser **sans une dimension numérique affirmée.** Melun doit s'affirmer comme territoire connecté, et bénéficier à ce titre autant de l'appui des pouvoirs publics dans le cadre du plan France Très Haut Débit, que de la prise en compte intégrale de cet enjeu par les aménageurs (bornes WI-FI dans les espaces publics et collectifs, espaces de télétravail, etc.).

## **D - Construire une offre de formation plus diversifiée et de rayonnement national**

### **Développer l'offre en matière d'enseignement supérieur**

Les signataires du CIN s'accordent sur la nécessité de mettre au cœur du contrat l'objectif de renforcement de l'offre de formation sur le territoire, pour tous les publics et tous les niveaux. En effet, la formation est le vecteur qui donne aux individus le bagage de connaissances, savoir-faire et savoir-être indispensables pour exercer pleinement leur citoyenneté et accéder à un métier épanouissant. Elle répond donc à des enjeux de justice sociale, en luttant contre les inégalités sociales, et d'efficacité économique.

Or, une large part de la population ne dispose pas aujourd'hui du niveau de qualification suffisant pour leur permettre de trouver un emploi, *a fortiori* au sein du territoire. Ce constat est source de frustrations pour ces populations, en particulier pour les jeunes dont beaucoup se trouvent exclus du marché du travail. De plus, une part significative des actifs résidents au sein de la CAMVS sont contraints à des déplacements importants pour trouver un emploi correspondant à leurs compétences. Dans ce contexte, le projet économique et social porté par le CIN ne pourra pleinement réussir que s'il s'accompagne d'une stratégie de développement des formations adaptées aux mutations en cours et à venir sur le territoire.

**Un axe fort de cette stratégie vise à offrir de nouvelles chances d'accès à l'enseignement supérieur aux populations du territoire.** En effet, cette offre de formation repose sur des connaissances et des compétences qui permettent aux individus de développer polyvalence et capacité d'adaptation. Ces qualités apparaissent aujourd'hui d'autant plus utiles que les mutations rapides que connaît le tissu économique font que les besoins de qualification évoluent aussi rapidement. En outre, l'enseignement supérieur est un vecteur de diffusion de l'innovation et des avancées scientifiques et techniques, et est amené à ce titre à jouer un rôle fort pour soutenir la stratégie de développement économique du territoire, tournée vers les filières innovantes et à haute valeur ajoutée.

Grâce à l'EOGN et à l'antenne de l'université Paris II Panthéon-Assas, le territoire contribue déjà significativement à la dynamique régionale en matière d'enseignement supérieur, qui fait de la région-capitale un des principaux pôles mondiaux du savoir. Ainsi, l'Université Paris II Panthéon Assas accueille à Melun 1900 étudiants en première, deuxième et troisième années de droit, d'économie-gestion et d'AES en plein centre-ville sur l'Île Saint-Etienne. L'Institut de droit et d'économie de Melun a été créé en 1987 dans le cadre d'un partenariat entre les collectivités territoriales (Ville de Melun à l'origine puis aujourd'hui Communauté d'agglomération de Melun Val-de-Seine) et l'université Panthéon-Assas.

Par ailleurs, le Centre des Musiques Didier Lockwood à Dammarie lès Lys propose des formations supérieures en partenariat avec l'Université Evry Val d'Essonne. Il délivre un diplôme national supérieur professionnel de musicien et une licence musique et arts du spectacle. Pour autant, malgré cette offre, ce sont plus de 2000 demandes annuelles d'admission post-bac qui restent non satisfaites à l'antenne de Panthéon-Assas. En outre, au-delà de l'université, l'offre d'enseignement supérieur se limite à diverses sections de BTS techniques ou tertiaires et aux classes préparatoires littéraires, économie-commerce ou scientifiques offertes par le Lycée Jacques Amyot.

**Les signataires conviennent de compléter cette offre afin de conforter le positionnement de l'agglomération comme pôle universitaire majeur du Sud-Est francilien. Les filières droit-économie-gestion doivent se développer et de nouvelles offres scientifiques et technologiques pourraient être proposées en partenariat avec des universités ou écoles Parisiennes, mais aussi dans d'autres domaines restant à définir.** Un lieu d'accueil est d'ores et déjà identifié sur le site désaffecté de l'ancien IUFM de la Rue Belle Ombre. L'enseignement supérieur et la recherche sont, des leviers importants aussi bien pour le rayonnement que pour la compétitivité du territoire.

**Pour répondre à cet enjeu, le CIN porte un projet global reposant sur l'implantation de nouvelles universités et écoles, mais aussi de toutes les aménités concourant à rapprocher les étudiants et le territoire, autour notamment de la réalisation de logements étudiants et d'une offre de restauration adaptée.**

### **Renforcer l'offre de formation primaire et secondaire, en particulier dans les quartiers présentant les niveaux de qualification des actifs les plus faibles**

Pour que l'offre d'enseignement supérieur puisse pleinement bénéficier aux populations du territoire, il importe également de renforcer l'efficacité de l'enseignement primaire et secondaire, qui est une condition à l'entrée dans les cycles de l'enseignement supérieur. La lutte contre le décrochage scolaire constitue une priorité à part entière, en particulier dans les quartiers les plus défavorisés de l'agglomération, car c'est un vecteur fort d'exclusion sociale. C'est pourquoi la réhabilitation des écoles de ces quartiers doit constituer un axe fort de la politique de rénovation urbaine.

Certains projets pourraient compléter cette dynamique, tel qu'un lycée avec sections internationales ou un établissement d'excellence, ou encore la généralisation de l'école numérique.

### **Renforcer l'offre de formation « tout au long de la vie »**

Les signataires s'accordent sur la nécessité de promouvoir les outils de formation continue et professionnelle qualifiante, en partenariat avec les filières économiques structurantes du territoire. L'existence d'un centre de formation aux métiers du BTP et d'un tissu d'entreprises de ce secteur à Vaux-le-Pénil est un exemple parmi d'autres de synergies possibles, qui pourraient être étendues à l'aéronautique (lycée professionnel ou centre de formation à Villaroche) ou encore, en partenariat avec d'autres territoires voisins (unité de production Pasquier au Châtelet-en-Brie, école hôtelière à Ferrières, hôtellerie à Fontainebleau...), à l'agroalimentaire et au tourisme

## **E - Prôner une stratégie de développement économe en ressources et qui valorise les richesses agricoles et naturelles du territoire**

Le territoire de la CAMVS dispose d'atouts agricoles et naturels de tout premier plan, qui ont joué un rôle majeur dans la construction de son identité. Or, le mode de développement des tissus urbains qui a longtemps prévalu a conduit, au fil des ans, à rogner sur ces espaces, ce qui a amené à une forme de clivage entre espaces à dominante urbaine et espaces à dominante rurale. Le CIN porte comme ambition de dépasser cette approche de l'aménagement pour amener à un fonctionnement plus équilibré entre ces espaces.

Les activités agricoles du territoire ont vocation à jouer un rôle-clé dans cette stratégie. En effet, l'agriculture assure une triple fonction :

- fonction productive en tant qu'activité économique à part entière ;
- fonction sociale, notamment en tant que marqueur de l'identité d'un territoire et de son cadre de vie ;
- fonction environnementale, en ce que les espaces agricoles peuvent constituer des corridors biologiques voire des réservoirs de biodiversité, ou contribuer à la production d'énergies renouvelables.

**Les signataires du contrat s'accordent sur la nécessité de conforter la place de l'agriculture au sein du territoire, autour de cinq axes formant l'ossature d'un projet agricole de territoire :**

- mettre en œuvre, dans le cadre des documents d'urbanisme, une gestion raisonnée de l'espace articulée autour de la lutte contre l'étalement urbain et contre la fragmentation des espaces, et veiller à la prise en compte des problématiques propres à l'exploitation agricole (notamment en matière de circulations agricoles) lors de l'élaboration de ces documents et de la mise en œuvre des projets ;
- accompagner les mutations des activités agricoles du territoire pour mieux répondre à l'intérêt grandissant des populations pour l'agriculture de proximité et les productions locales. En particulier, il conviendra de poursuivre les efforts engagés autour de la promotion des circuits courts ;
- préserver les paysages de la banalisation, ce qui supposera d'être vigilant à la qualité des franges urbaines et des entrées de ville, de valoriser la relation avec l'hinterland Briard (Meun porte sur de la Brie, un des espaces agricoles français les plus typés) et de donner une stabilité et une fonctionnalité propre aux espaces de transition ville-campagne.
- Favoriser l'installation d'entreprises à vocation agroalimentaire ou valorisant la production de l'agriculture ou de ses sous-produits notamment sur les sites de Villaroche et de Vaux-le-Pénil
- Favoriser les filières énergétiques valorisant des sous-produits agricoles, en particulier la méthanisation (projet d'unité duale à Dammarie-les-Lys)

**Le CIN porte également comme enjeu majeur de reconnecter la ville avec la nature.** En effet, la nature en ville apparaît aujourd'hui comme un facteur-clé de l'attractivité résidentielle des territoires, en tant qu'elle participe de l'embellissement du cadre de vie urbain et offre des fonctions récréatives et de détente. Elle peut également contribuer à renforcer le lien social, par exemple dans le cadre de jardins familiaux ou partagés, voire peut servir de vecteur de développement économique, en lien avec la demande croissante des populations pour l'écotourisme.

La nature en ville est encore peu présente au sein de l'agglomération. Or, le potentiel apparaît considérable : le cœur d'agglomération se développe au contact de la forêt de Fontainebleau, il est traversé par la Seine, avec ses rives peuplées de peupliers, et accueille des sites paysagers remarquables tels que la vallée de l'Almont ou encore la butte boisée qui abrite l'hôpital Marc Jacquet. **Les signataires du CIN conviennent de l'enjeu que représente ce potentiel, à valoriser dans les projets d'aménagement du territoire.**

### III - Les choix organisationnels liés à la mise en œuvre du CIN

#### **A - Une gouvernance politique partagée**

La complexité des opérations portées aujourd'hui par le territoire tient à ce que leur poursuite nécessite :

- de s'appuyer sur des expertises variées (techniques, juridiques, environnementales etc.), adaptées aux réalités de chaque projet ;
- de pouvoir mobiliser, le moment venu, des moyens financiers parfois importants ;
- de composer avec les différentes échelles de l'aménagement (îlot, quartier, commune, agglomération) ;
- de mêler plusieurs maîtres d'ouvrage et financeurs ;
- d'associer une grande variété d'acteurs (société civile, acteurs économiques, associations etc.), dont les intérêts peuvent être divergents même si leur participation assoie l'acceptabilité des projets ;
- de s'articuler les unes avec les autres, pour garantir la cohérence d'ensemble de la politique d'aménagement et ainsi maximiser les retombées générées par ces projets.

***Une première réponse opérationnelle à ces facteurs de complexité devra résider dans la définition, dans le cadre du CIN, d'une structure de gouvernance adaptée pour accompagner la mise en œuvre des actions décidées dans le contrat.***

Ainsi, l'ampleur des projets, les questions qu'ils soulèvent et leur interdépendance, justifient la mise en place d'un cadre de débat et d'actions de coopération pour garantir la cohérence des choix d'aménagement, la qualité du développement et la concrétisation de ces projets dans les meilleurs délais.

En outre, dans le contexte actuel de réduction des déficits publics et de diminution de la dépense publique, ces échanges devront également permettre aux signataires du contrat de s'accorder sur un ordonnancement soutenable de ces opérations, afin d'optimiser leurs retombées socio-économiques sous la contrainte des capacités budgétaires et financières de chacun d'eux.

Il importe donc que le CIN définisse le cadre organisationnel à instaurer pour identifier les rôles et les responsabilités de chacun, et pour structurer les processus de décision, tout en favorisant une circulation efficace de l'information entre les différents acteurs de la mise en œuvre du contrat.

Quel que soit le mode d'organisation retenu, celui-ci devra veiller :

- à être suffisamment souple pour être compatible avec le temps des projets ;
- à ne pas alourdir les processus de décision, dans un souci de simplification, ce qui pourra conduire à ce que cette gouvernance vienne se substituer à certaines instances de pilotage de projets préexistantes à la signature du CIN ;
- à garantir la robustesse du processus de décision, par l'association et l'adhésion des acteurs-clé concernés à ce processus.

Pour définir ce cadre organisationnel et rassembler les partenaires au sein d'instances permettant de développer une stratégie territoriale partagée, une « comitologie » adaptée sera mise en place.

Le pilotage politique, stratégique et opérationnel des actions retenues dans le cadre du CIN sera assuré par un comité de pilotage stratégique, lequel s'appuiera sur le travail de comités techniques structurés par secteurs de projets ou par thématique-clé (habitat, développement économique/emploi/formation, tourisme, mobilité...) dont certains existent déjà.

**Ce comité de pilotage a pour vocation de veiller à la bonne réalisation des orientations stratégiques et sectorielles du CIN.**

Le Comité de Pilotage Stratégique :

Le Comité de Pilotage Stratégique se réunit autant qu'il sera nécessaire pour piloter le CIN, fixer les orientations et retenir les priorités opérationnelles, s'assurer de leur cohérence et de la bonne exécution du contrat tant sur le plan calendaire que financier. Il est coprésidé par Monsieur le Préfet de Seine-et-Marne et Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. Il rassemble, au sein d'un groupe volontairement resserré, constitué en vue de simplifier et rationaliser la prise de décision :

- Les vices-présidents et conseillers communautaires délégués de la CAMVS en charge :
  - des opérations d'aménagement urbain et de l'organisation du réseau de transports urbains [M. Battail]
  - du développement durable, de la qualité de vie, de la mise en œuvre du schéma directeur des liaisons douces et de la valorisation des rives de Seine [M. Vernin]
  - du développement économique, de l'innovation et de la prospective et des zones d'activités économiques [M. Paul-Petit]
  - de la réalisation du Plan Local de Déplacements, du pôle d'échanges multimodal et du TZen 2 [M. Fabre]
- Monsieur le Maire de Maincy
- Monsieur le Vice-Président de la Région Île-de-France en charge des Transports, Vice-Président du STIF
- Monsieur le Président du Conseil Départemental de Seine-et-Marne

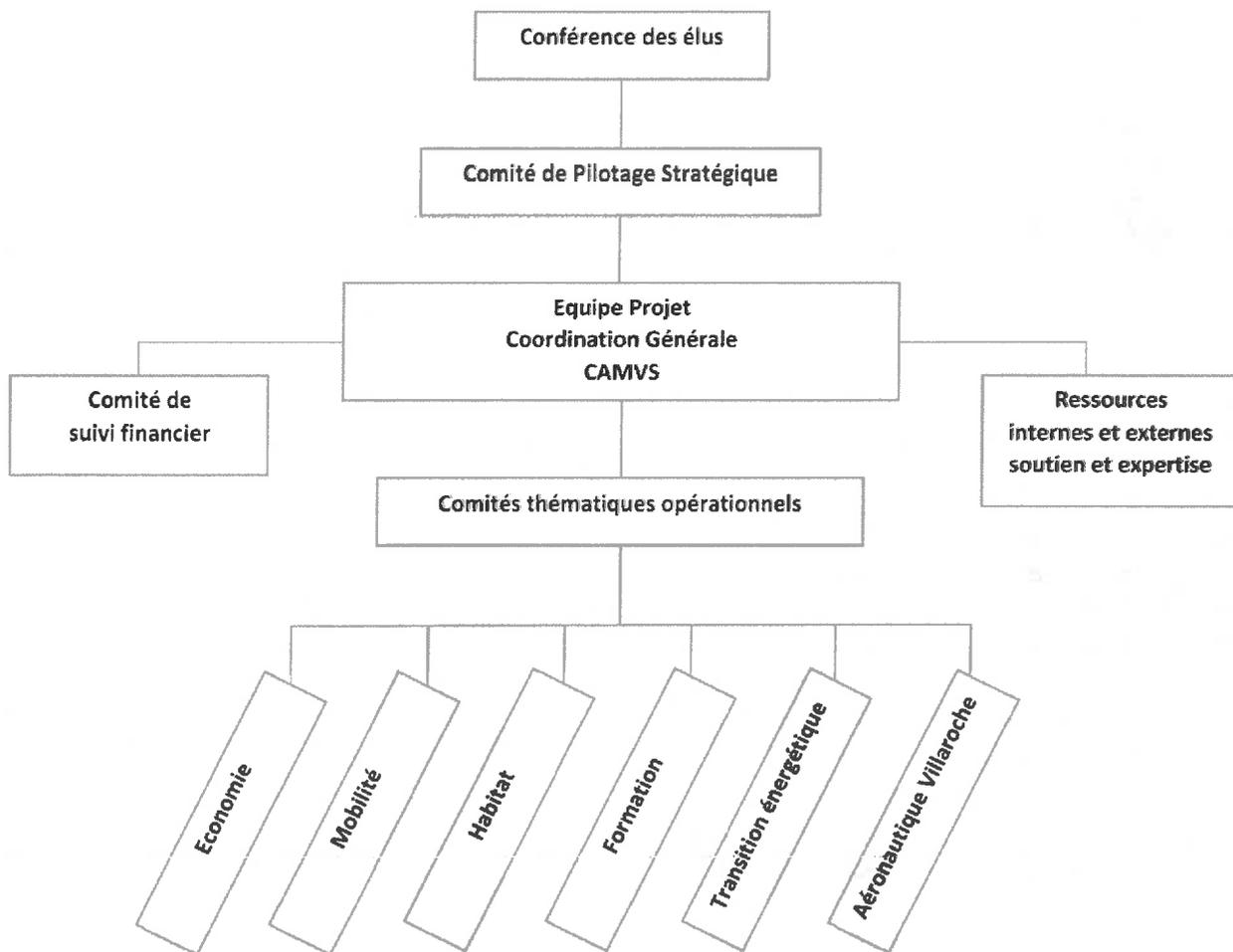
La conférence des élus :

La conférence des élus est constituée des maires des communes du territoire intercommunal ou de leurs représentants et des Vices-Présidents de la Communauté d'Agglomération Melun Val de Seine. Monsieur le Maire de la commune de Réau et Monsieur le Président de la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud ou leurs représentants y sont associés. Cette conférence est l'instance de partage entre élus, de réflexion, discussion et échanges permettant de trouver conjointement des solutions aux éventuelles divergences susceptibles d'apparaître quant à la réalisation des opérations.

Les comités thématiques opérationnels

Compte tenu de la nature même du contrat d'intérêt national et de ses axes de travail, il est prévu la mise en place de cinq comités thématiques opérationnels, chargés sous la responsabilité d'un chef de projets de mettre en œuvre les ambitions du contrat.

Comités thématiques opérationnels					
Transition énergétique	Formation	Habitat	Mobilité	Economie	Aéronautique / Villaroche
Etat (DDT, DRIEE) ADEME Sdesm Chambre d'Agriculture CAMVS	Etat Région Île de France Universités Rectorat Chambre de Commerce et d'Industrie Chambre de Métiers Département de Seine-et-Marne Sympav CAMVS	Etat (Sous-Préfecture à la Ville, DDT, DDCCS) Communes de Melun et de Le Mée sur Seine (NPNRU) EPFIF Chef de projet NPNRU AORIF Action Logement CAMVS	Etat (DDT, DRIEA) STIF SNCF Département de Seine et Marne Région Île de France Haropa CAMVS	Etat (DI-RECCTE) Pôle Emploi Seine et Marne Développement Seine et Marne Numérique Chambres consulaires Comité Départemental du Tourisme Région Île de France Groupement hospitalier territorial CAMVS	Etat (SGAR, DIRECCTE) Sympav Astech Région Île de France CAMVS EPA Sénart

La conduite de projet**B - Les outils opérationnels d'aménagement**

Une deuxième réponse opérationnelle aux facteurs de complexité présentés ci-avant pourra également être apportée par une coordination renforcée des différents outils opérationnels d'aménagement actifs sur le territoire. Il pourra notamment être recherché une mutualisation de leurs moyens au sein d'une même entité, qui aurait à assurer la conduite des grandes opérations d'aménagement du territoire relevant des axes stratégiques du CIN.

Plusieurs approches gagneraient à être étudiées autour d'un renforcement des missions de la SPL Melun Val de Seine Aménagement, d'une extension du périmètre d'activités d'un Etablissement Public d'Aménagement au territoire, voire de la recherche ou la création d'un nouvel aménageur de type SPLA in.

Cet outil d'aménagement à créer sera dédié à la conduite des grandes opérations d'aménagement du CIN et rassemblera au sein d'une gouvernance partagée l'État, les collectivités locales et leurs opérateurs. Il partagera les financements dédiés et les risques liés aux opérations.

Compte-tenu de la diversité des domaines d'intervention attendus pour cet outil opérationnel d'aménagement de même que de l'étendue de son territoire d'action, les réflexions qui seront menées autour de sa constitution gagneront à associer des opérateurs de premier plan tels que l'EPFIF, l'EPA Sénart, ou d'autres Etablissements Publics d'Aménagement susceptibles d'agir sur le territoire.

## IV. Esquisse financière

<b>Contrat d'intérêt national de l'Agglomération Melun Val de Seine</b>	
<b>Conforter le développement économique</b>	<b>Estimation du besoin de financement public de l'opération</b>
Développement de la filière aéronautique Aménagement du pôle aéronautique Desserte routière et transports en commun Animation du cluster aéronautique	40 M€
Développement culturel et touristique Démarche Grand Site Amélioration de la desserte du site	3 M€
Structuration de la filière santé Etudes préalables Aménagement foncier	5 M€
L'innovation alimentaire Définition d'une stratégie	0,5 M€
Accueil et développement des entreprises Requalification des parcs anciens	5 M€
<b>Maîtriser les déplacements à l'échelle de l'agglomération</b>	
Elaboration d'un Plan Local de Déplacements et études sur les scénarios d'aménagement complémentaires en matière de mobilité (délestage du trafic routier de transit du cœur de l'agglomération, Pont aval)	5 M€
Réalisation du Pont amont	20 M€
<b>Favoriser le report modal</b>	
Vers les modes actifs : liaisons douces, EV3, ... Vers les transports en commun : TZen 2	10 M€ 200 M€ (partagé avec CIN Porte sud du Grand Paris)
Etude d'opportunité et faisabilité d'une extension vers le Sud du territoire d'un TSCP Intégration urbaine du TZen 2 Pôle d'Echanges Multimodal (PEM)	0,5 M€ 10 M€ 8 M€
<b>Améliorer la situation du logement</b>	
NPNRU de Melun-Le Mée sur Seine	30 M€ (hors bailleurs)
Renouveau du Cœur de Ville de Melun Opération de Restauration Immobilière - tranche 1 Aménagement urbain (place Praslin, Île Saint Etienne, cœur historique...), reconquête des centres villes des communes urbaines de l'agglomération	3 M€ 8 M€
Quartier Centre Gare	10 M€
Quartier Saint Louis	20 M€
Centre Hospitalier Marc Jacquet-Constance Pascal	10 M€
<b>Construire une offre de formation diversifiée</b>	
Développer l'offre d'enseignement supérieur Acquisitions immobilières Travaux de rénovation	20 M€
Renforcer l'offre de formation primaire, secondaire, tout au long de la vie Etudes d'opportunité Centre de formation métiers de l'aéronautique	10 M€
<b>Une stratégie économe en ressources et valorisant les richesses naturelles et agricoles</b>	
Etudes d'urbanisme, chartes paysage, promotion de l'agriculture et valorisation des sous-produits agricoles, agriculture urbaine, énergies renouvelables	2 M€

## V. Engagement des signataires en matière de financement et de gouvernance

**1 - Les signataires du CIN s'accordent sur ses objectifs et les grands programmes présentés dans le présent document. Les signataires s'accordent sur la nécessité d'ordonner ces différents projets, afin d'en assurer l'efficacité et la soutenabilité technique, économique et financière.**

**2 - Ils s'engagent à mettre en place une gouvernance partenariale et respectueuse des intérêts et des responsabilités de chacun.**

**3 - La dimension des projets structurants retenus dans le présent contrat nécessite un accompagnement financier exceptionnel de toutes les parties prenantes à ce contrat. Cette contribution visera à générer un effet levier sur le bouclage du financement global des actions prévues au contrat, afin d'accélérer la réalisation des projets et de garantir leur bonne mise en œuvre.**

**Aussi, au-delà des engagements de droit commun ou d'ores et déjà contractualisés (CPER, ANRU, etc.), l'État apportera un soutien spécifique pouvant aller jusqu'à 50 millions d'euros supplémentaires sur la durée du contrat. Ces engagements financiers seront mobilisés en fonction du niveau d'avancement des actions à mener et des besoins identifiés, et seront subordonnés à l'ouverture de moyens financiers suffisants dans les lois de finances pour l'État. Une convention de financement sera conclue avec les collectivités territoriales qui s'engageront pour un financement équivalent, selon une clé de répartition à définir dans le cadre de cette convention. Des financements européens seront recherchés.**

**4 - La réussite du projet porté par le contrat d'intérêt national implique donc la mobilisation de moyens d'ingénierie conséquents, sous la forme d'une équipe et d'une structure projet dédiées.**

**5 - Ils conviennent d'intégrer les enjeux et les projets du CIN dans les grands documents de planification et de programmation et les instruments de financement dont ils partagent la maîtrise (SCoT, documents d'urbanisme locaux, CPER, outils locaux de contractualisation, etc.)**

**6 - Ce contrat est conclu pour une durée de cinq ans, qui pourra être prolongée par avenant. Son contenu pourra faire l'objet d'avenants sur proposition du comité de pilotage stratégique.**

Pour l'Etat,  
Le Préfet de Région Ile-de-France



Michel Delpuech

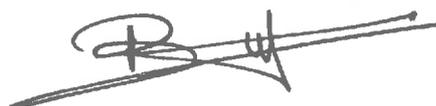
Pour la Communauté d'Agglomération



Le Président

Louis Vogel

Pour le Département de Seine-et-Marne  
Le Président



Jean-Jacques Barboux



VU pour être annexé à l'arrêté  
préfectoral n° 2010/DDEA/SEPR/236  
en date du 02 juin 2010

Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
La Secrétaire Générale de la  
Préfecture  
signé  
Colette DESPREZ

direction  
régionale  
de l'Équipement  
Ile-de-France

## CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES FERROVIAIRES

Pôle Réseau  
Scientifique  
et Technique  
Laboratoire  
Régional  
de l'Est  
Parisien  
groupe  
Environnement

Section  
ACOUSTIQUE

ESTIMATIONS  
du nombre de personnes vivant  
dans les bâtiments d'habitation,  
du nombre d'établissements  
d'enseignement et de santé  
dans les zones exposées au bruit

### SOMMAIRE

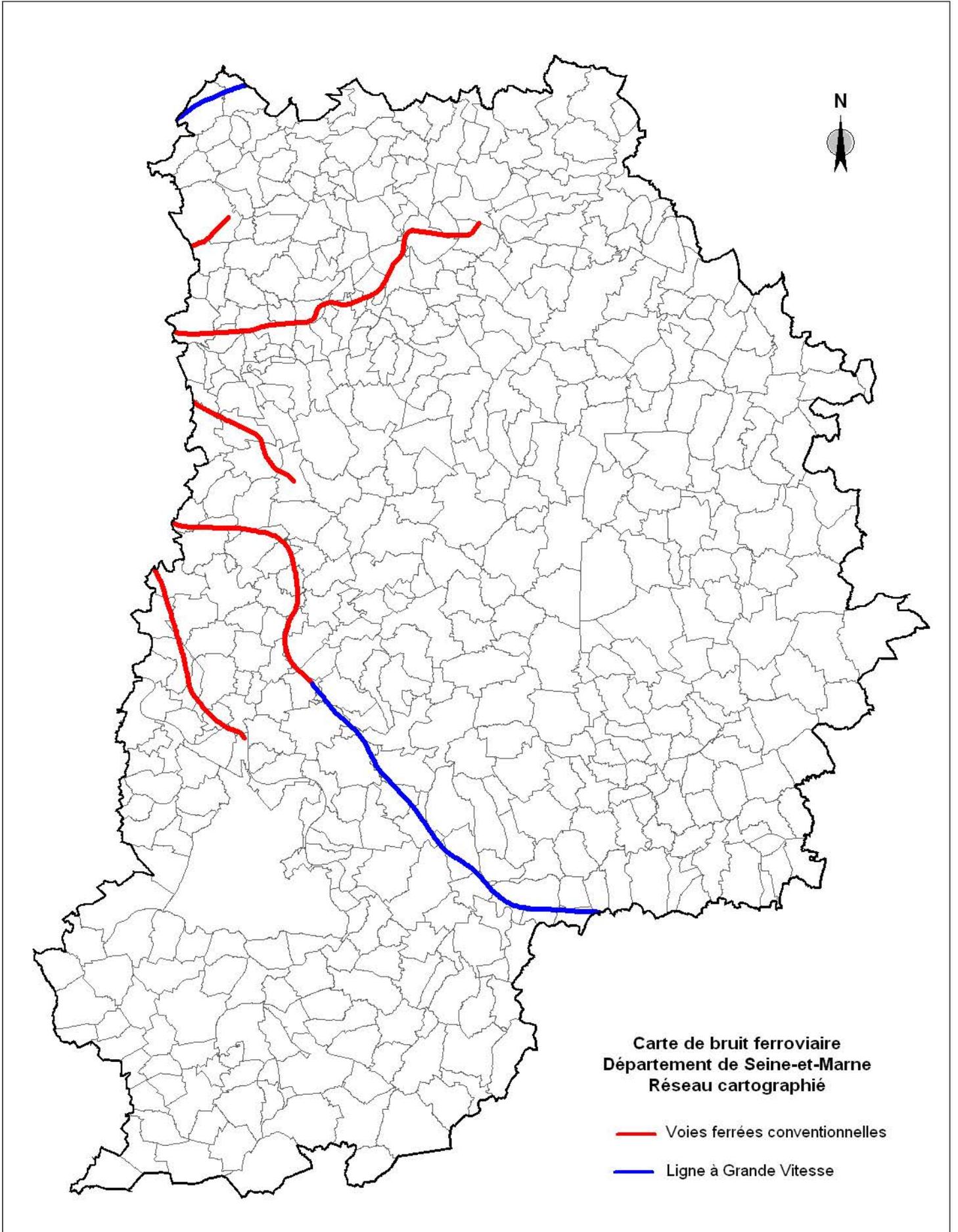
1. RÉSEAU CARTOGRAPHIÉ
2. CARTE (a) Zones exposées au bruit du réseau ferré de plus de 60 000 trains/an
3. CARTE (b) Zones exposées au bruit du réseau ferré de plus de 60 000 trains/an
4. SUPERFICIE TOTALE (exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55dB, 65dB, 75dB)



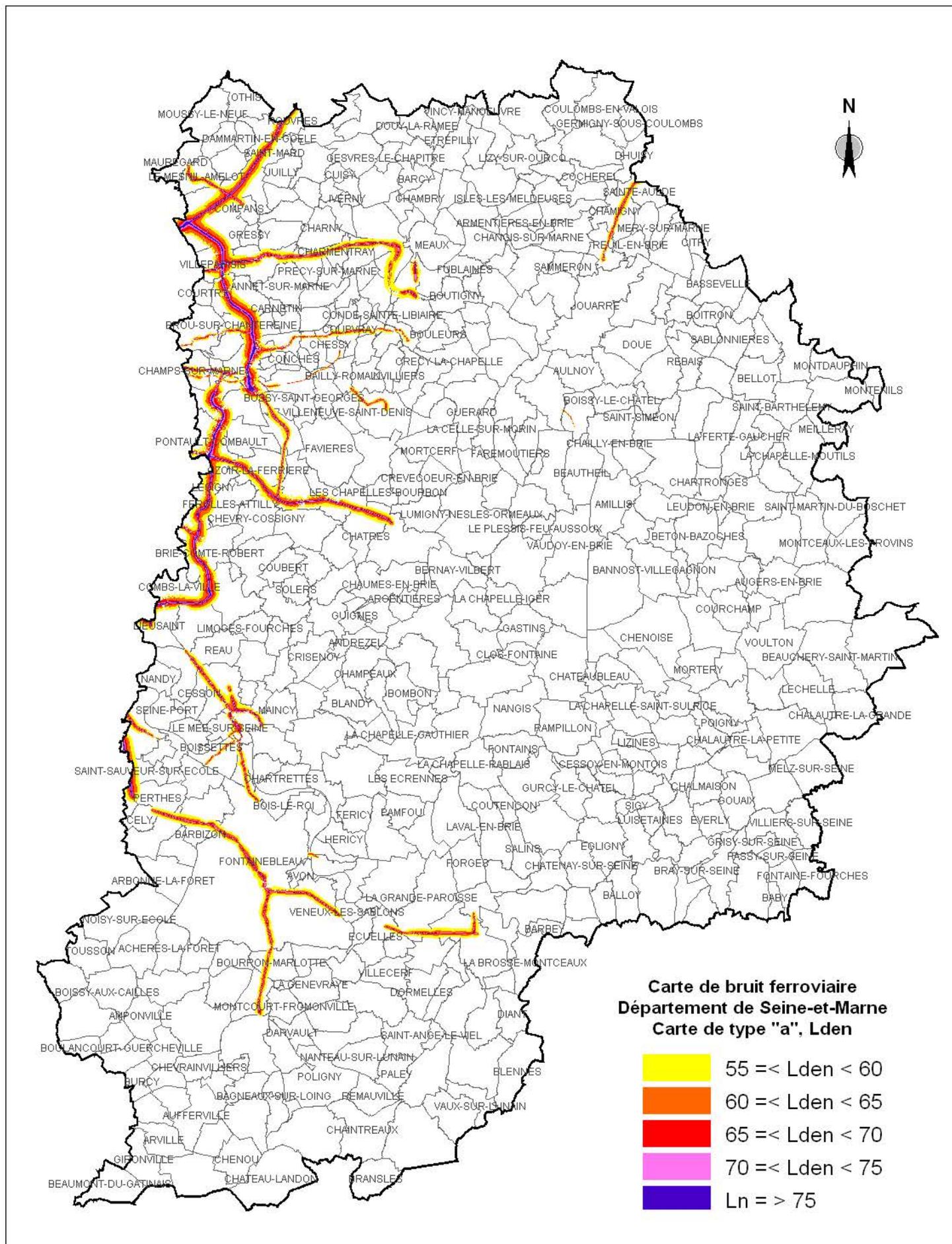
319, avenue Georges Clémenceau  
BP 505 Vaux le Pénil  
77015 Melun Cedex  
téléphone :  
01 60 56 64 00  
télécopie :  
01 60 56 64 01

Rue de l'Égalité Prolongée  
BP 134  
93352 Le Bourget Cedex  
téléphone :  
01 48 38 81 00  
télécopie :  
01 48 38 81 01

mél : LREP.DREIF  
@equipement.gouv.fr



Carte (a) de l'article 3 du décret du 26 Mars 2006 : Zones exposées au bruit du réseau ferré de plus de 60 000 trains/an  
 Carte des zones exposées au bruit : période jour / soir / nuit (Lden)



Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
communes	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
BARBEY		6		0	0	6
BLANDY	6			0	0	6
BOISSETTES	3	13		0	0	16
BRIE-COMTE-ROBERT	16	27		0	0	43
BROU-SUR-CHANTEREINE	493	115	326	0	0	934
CESSON	1651	1043	281	115	22	3112
CHALIFERT	257	122	11	0	0	390
CHELLES	6509	2741	502	63	37	9852
CHESSY	117			0	0	117
CONDE-SAINTE-LIBIAIRE	2			0	0	2
COUPVRAY	803	649	274	105	52	1883
CREGY-LES-MEAUX	258			0	0	258
CRISENOY	13			0	0	13
DAMMARIE-LES-LYS	1213	2170	793	394	369	4939
DAMPMART	531	754	517	368	86	2256
EMERAINVILLE	196	0	12	5	0	213
ESBLY	1044	1219	453	210	153	3079
FORGES	14			0	0	14
GRETZ-ARMAINVILLIERS	240	53	40	6	0	339
ISLES-LES-VILLENNOY	356	142	83	12	15	608
LA ROCHETTE	465	130	24	0	0	619
LAGNY-SUR-MARNE	3105	2440	1627	182	16	7370
LE MEE-SUR-SEINE	2969	2095	1269	409	58	6800
LESCHEs	62	45		0	0	107
LIEUSAIN	43	6	16	0	0	65
MAREUIL-LES-MEAUX	615	313	2	0	0	930
MEAUX	4065	2459	1107	283	668	8582
MELUN	1528	1044	911	338	68	3889
MITRY-MORY	2333	1842	870	739	231	6015
MOISSY-CRAMAYEL	896	152	296	0	0	1344
MONTEREAU-FAULT-YONNE	54			0	0	54
MONTEVRAIN	483	163	47	0	0	693
MOUSSY-LE-NEUF	233	17	10	0	0	260
NANDY	446			0	0	446
NANTEUIL-LES-MEAUX	531	176		0	0	707
OTHIS	169			0	0	169

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
OZOIR-LA-FERRIERE	1354	937	372	85	25	2773
POINCY	129	38	6	5	0	178
POMPONNE	198	410	427	330	438	1803
PONTAULT-COMBAULT	588	534	134	120	123	1499
REAU	19			0	0	19
ROISSY-EN-BRIE	4400	2479	1807	342	11	9039
SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES	440	51	10	10	0	511
SAVIGNY-LE-TEMPLE	2818	2671	2032	488	69	8078
SERVON	9		2	0	0	11
SOIGNOLLES-EN-BRIE	67			0	0	67
THORIGNY-SUR-MARNE	1548	1807	1121	719	422	5617
TRILPORT	892	1549	791	278	205	3715
VAIRES-SUR-MARNE	2014	1720	458	988	254	5434
VALENCE-EN-BRIE		4		0	0	4
VERT-SAINT-DENIS	126	51		0	0	177
VILLENOY	1019	1141	542	163	59	2924
VILLEPARISIS	1960	437	306	195	0	2898
<b>Total</b>	<b>49300</b>	<b>33765</b>	<b>17479</b>	<b>6952</b>	<b>3381</b>	<b>110877</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>49300</b>	<b>33800</b>	<b>17500</b>	<b>7000</b>	<b>3400</b>	<b>110900</b>

Estimation du nombre d'habitants par voies et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
voies	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
1000	6778	4003	2365	558	159	14609
70000	25472	18054	8304	3716	2405	68944
226000	402	17	10	0	0	429
229000	4293	2279	1176	934	231	18784
752000	74	10		0	0	84
752100	105	36	2	0	0	143
830000	12177	9366	5617	1749	586	38544
<b>Total</b>	<b>49301</b>	<b>33765</b>	<b>17474</b>	<b>6957</b>	<b>3381</b>	<b>110877</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>49300</b>	<b>33800</b>	<b>17500</b>	<b>7000</b>	<b>3400</b>	<b>110900</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par communes et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
communes	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
BROU-SUR-CHANTEREINE	1			0	0	1
CESSON	4			0	0	4
CHELLES	5	0	1	0	0	6
COUPVRAY	1		1	0	0	2
DAMMARIE-LES-LYS	5	4	3	0	0	12
DAMPMART	1	1		0	0	2
ESBLY		1		0	1	2
LAGNY-SUR-MARNE	3	2	3	0	0	8
LE MEE-SUR-SEINE	8		0	4	0	12
LIEUSAIN	1	3	1	0	0	5
MAREUIL-LES-MEAUX	1	1		0	0	2
MEAUX	5	2	1	3	2	13
MELUN	1	2	1	0	0	4
MITRY-MORY	2	3	5	0	0	10
MOISSY-CRAMAYEL		2		0	0	2
MONTEVRAIN	4			0	0	4
POMPONNE	1	1		0	2	4
ROISSY-EN-BRIE	8	3	1	0	0	12
SAINT-GERMAIN-LAVAL	3			0	0	3
SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES	1			0	0	1
SAVIGNY-LE-TEMPLE	3	5	6	0	0	14
THORIGNY-SUR-MARNE	1		1	1	0	3
TRILPORT	1	1	4	1	2	9
VAIRES-SUR-MARNE	4	1		1	2	8
VERT-SAINT-DENIS	7			0	0	7
VILLENY		4	1	0	0	5
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>155</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voies et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
voies	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
1000	8	3	1	0	0	12
70000	29	14	12	6	9	70
229000	2	3	5	0	0	10
752000	3			0	0	3
830000	29	16	11	4	0	60
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>36</b>	<b>29</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>155</b>

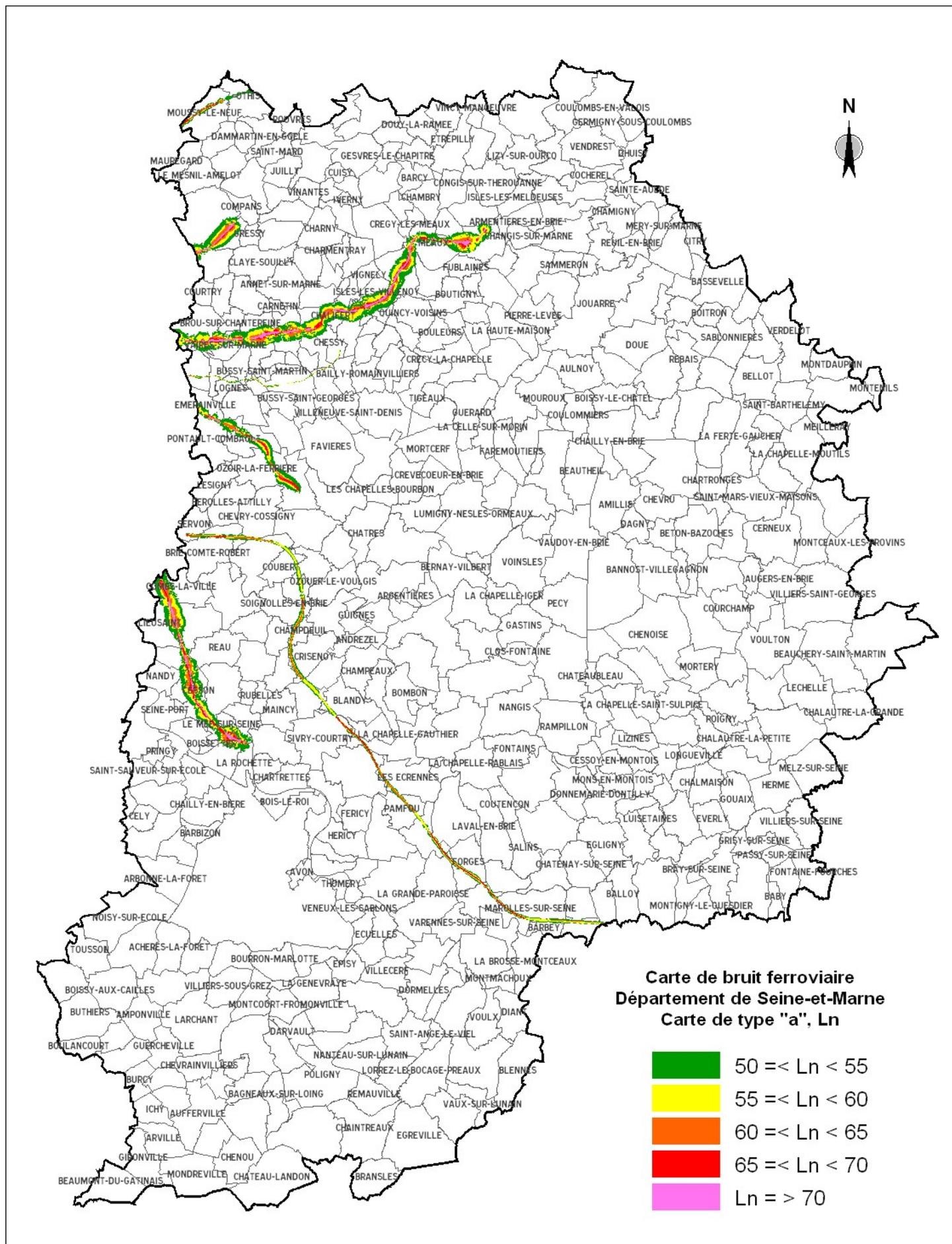
Estimation du nombre de bâtiments de santé par communes et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
communes	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
CHELLES	1			0	0	1
LAGNY-SUR-MARNE	7	2		0	0	9
MEAUX	7	3		0	0	10
MELUN	3			0	0	3
ROISSY-EN-BRIE	6	3		0	0	9
SAVIGNY-LE-TEMPLE		1	2	0	0	3
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voies et par classes de niveaux (indicateur Lden) :

Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type a						
voies	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	Total
1000	6	3		0	0	9
70000	15	5		0	0	20
830000	3	1	2	0	0	6
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>35</b>

## Carte des zones exposées au bruit : période nuit (Ln)



Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type a						
communes	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
BOISSETTES	4	4			0	8
BRIE-COMTE-ROBERT	19				0	19
BROU-SUR-CHANTEREINE	31	159	201		0	391
CESSON	369	778	217	82	16	1462
CHALIFERT	79	51	11		0	141
CHELLES	1487	1342	365	47	37	3278
COUPVRAY	280	512	206	60	35	1093
DAMMARIE-LES-LYS	666	1383	700	257	360	3366
DAMP MART	169	735	483	249	48	1684
EMERAINVILLE			17		0	17
ESBLY	484	874	303	175	131	1967
GRETZ-ARMAINVILLIERS	96	49	14	3	0	162
ISLES-LES-VILLENROY	156	126	46	14	10	352
LA ROCHETTE	73	72	21		0	166
LAGNY-SUR-MARNE	1013	2181	1217	96	15	4522
LE MEE-SUR-SEINE	1498	1362	1078	352	27	4317
LESCHEs	63	18			0	81
LIEUSAIN T	2	6	16		0	24
MAREUIL-LES-MEAUX	87	172			0	259
MEAUX	1717	1826	933	317	494	5287
MELUN	1509	939	896	198	57	3599
MITRY-MORY	477	1444	712	636	164	3433
MOISSY-CRAMAYEL	22	112	231		0	365
MONTEREAU-FAULT-YONNE	2				0	2
MONTEVRAIN	13	120	17		0	150
NANTEUIL-LES-MEAUX	51	57			0	108
OZOIR-LA-FERRIERE	239	470	86	74	15	884
POINCY	34	11	6	6	0	57
POMPONNE	149	222	377	355	354	1457
PONTAULT-COMBAULT	337	363	98	164	64	1026
ROISSY-EN-BRIE	1651	2432	1002	669	3	5757
SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES	45	12	12		0	69
SAVIGNY-LE-TEMPLE	1116	2472	1767	377	44	5776
SERVON		2			0	2
THORIGNY-SUR-MARNE	723	1288	1155	569	313	4048
TRILPORT	741	1387	666	271	122	3187
VAIRES-SUR-MARNE	675	925	354	942	241	3137

Carte des zones exposées au bruit  
Ln, carte de type a

<b>VALENCE-EN-BRIE</b>		4			0	4
<b>VERT-SAINT-DENIS</b>	20	9			0	29
<b>VILLENOY</b>	467	1094	393	121	52	2127
<b>VILLEPARISIS</b>	416	292	397		0	1105
<b>Total</b>	<b>16980</b>	<b>25305</b>	<b>13997</b>	<b>6034</b>	<b>2602</b>	<b>64918</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>17000</b>	<b>25300</b>	<b>14000</b>	<b>6000</b>	<b>2600</b>	<b>64900</b>

Estimation du nombre d'habitants par voies et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type a						
voies	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
1000	2323	3314	1217	910	82	7846
70000	8464	13112	6745	3222	1852	33395
229000	893	1736	1109	636	164	4538
752000	2	4	0	0	0	6
752100	19	2	0	0	0	21
830000	5279	7137	4926	1266	504	19112
<b>Total</b>	<b>16980</b>	<b>25305</b>	<b>13997</b>	<b>6034</b>	<b>2602</b>	<b>64918</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>17000</b>	<b>25300</b>	<b>14000</b>	<b>6000</b>	<b>2600</b>	<b>64900</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par communes et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type a						
communes	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
CHELLES		1			0	1
COUPVRAY		1			0	1
DAMMARIE-LES-LYS	4	3	2		0	9
DAMPMART		1			0	1
ESBLY					1	1
LAGNY-SUR-MARNE	1		3		0	4
LE MEE-SUR-SEINE	0		1	3	0	4
LIEUSAIN		2			0	2
MAREUIL-LES-MEAUX	1	1			0	2
MEAUX	3	2		3	2	10
MELUN	1	3			0	4
MITRY-MORY	1	4	2		0	7
MOISSY-CRAMAYEL		1			0	1
POMPONNE				1	1	2
ROISSY-EN-BRIE		2	1		0	3
SAVIGNY-LE-TEMPLE	4	5	5		0	14
THORIGNY-SUR-MARNE			1	1	0	2
TRILPORT	1	2	4		2	9
VAIRES-SUR-MARNE		1		2	1	4

Carte des zones exposées au bruit  
Ln, carte de type a

<b>VERT-SAINT-DENIS</b>	1				0	1
<b>VILLENOY</b>	2	3	1		0	6
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>88</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voies et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit, Ln, carte de type a						
voies	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
1000		2	1		0	3
70000	8	12	9	7	7	43
229000	1	4	2		0	7
830000	10	14	8	3	0	35
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>32</b>	<b>20</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>88</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par communes et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit, Ln, carte de type a						
communes	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
MEAUX	2	2				4
ROISSY-EN-BRIE	2	2				4
SAVIGNY-LE-TEMPLE		1	2			3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voies et par classes de niveaux (indicateur Ln) :

Carte des zones exposées au bruit, Ln, carte de type a						
voies	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	Total
1000	2	2				4
70000	2	2				4
830000		1	2			3
<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>11</b>

Carte (c) : Zones exposées au bruit du réseau ferré de plus de 60 000 trains/an  
 Carte des zones exposées au bruit : (indicateur Lden)



## Carte des zones exposées au bruit : (indicateur Ln)



Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
communes	Sup 73
BOISSETTES	0
BRIE-COMTE-ROBERT	0
BROU-SUR-CHANTERENE	0
CESSON	62
CHALIFERT	0
CHELLES	41
CHESSY	0
CONDÉ-SAINTE-LIBIAIRE	0
COUPVRAY	72
CRÉGY-LES-MEAUX	0
CRISENOY	0
DAMMARIE-LÈS-LYS	484
DAMP MART	157
EMERAINVILLE	0
ESBLY	249
GRETZ-ARMAINVILLIERS	2
ISLES-LES-VILLEN OY	19
LAGNY-SUR-MARNE	62
LESCHE S	0
LIEUSAIN T	0
MAREUIL-LES-MEAUX	0
MEAUX	750
MÉE-SUR-SEINE (1e)	244
MELUN	124
MITRY-MORY	440
MOISSY-CRAMAYEL	0
MONTÉVRAIN	0
NANDY	0
NANTEUIL-LES-MEAUX	0
OZOIR-LA-FERRIÈRE	72
POINCY	0
POMPONNE	542
PONTAULT-COMBAULT	182
RÉAU	0
ROCHETTE (1a)	0
ROISSY-EN-BRIE	116

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
communes	Sup 65
BOISSETTES	0
BRIE-COMTE-ROBERT	0
BROU-SUR-CHANTERENE	0
CESSON	98
CHALIFERT	0
CHELLES	84
COUPVRAY	95
DAMMARIE-LÈS-LYS	617
DAMP MART	297
EMERAINVILLE	0
ESBLY	306
GRETZ-ARMAINVILLIERS	3
ISLES-LES-VILLEN OY	24
LAGNY-SUR-MARNE	111
LESCHE S	0
LIEUSAIN T	0
MAREUIL-LES-MEAUX	0
MEAUX	811
MÉE-SUR-SEINE (1e)	379
MELUN	255
MITRY-MORY	800
MOISSY-CRAMAYEL	0
MONTÉVRAIN	0
NANTEUIL-LES-MEAUX	0
OZOIR-LA-FERRIÈRE	89
POINCY	6
POMPONNE	709
PONTAULT-COMBAULT	228
ROCHETTE (1a)	0
ROISSY-EN-BRIE	672
SAINT-THIBAULT-DES-VIGNES	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	421
SERVON	0
THORIGNY-SUR-MARNE	882
TRILPORT	393
VAIRES-SUR-MARNE	1 183

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	249
SERVON	0
SOIGNOLLES-EN-BRIE	0
THORIGNY-SUR-MARNE	722
TRILPORT	300
VAIRES-SUR-MARNE	707
VERT-SAINT-DENIS	0
VILLENOY	72
VILLEPARISIS	0
<b>Total</b>	<b>5 668</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>5 700</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
VERT-SAINT-DENIS	0
VILLENOY	173
VILLEPARISIS	0
<b>Total</b>	<b>8 636</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>8 600</b>

Estimation du nombre d'habitants par communes et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

TGV Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
communes	Sup 68
BARBEY	0
BLANDY-LES-TOURS	0
FORGES	0
MONTEREAU-FAULT-YONNE	0
MOUSSY-LE-NEUF	0
OTHIS	0
VALENCE-EN-BRIE	0
<b>Total</b>	<b>0</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>0</b>

TGV Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
communes	Sup 62
MONTEREAU-FAULT-YONNE	0
VALENCE-EN-BRIE	0
<b>Total</b>	<b>0</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>0</b>

Estimation du nombre d'habitants par voies et par classe de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 73
1000	372
70000	3693
229000	440
752100	0
830000	1163
<b>Total</b>	<b>5668</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>5700</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 65
1000	992
70000	05074
229000	800
752100	0
830000	1770
<b>Total</b>	<b>8636</b>
<b>Total arrondi</b>	<b>8600</b>

Estimation du nombre d'habitants par voies et par classe de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

TGV Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 68
226000	0
752000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

TGV Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 63
752000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par communes et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Communes	Sup 73
BROU-SUR-CHANTEREINE	0
CESSON	0
CHELLES	0
COUPVRAY	0
DAMMARIE-LÈS-LYS	0
DAMP MART	0
ESBLY	1
LAGNY-SUR-MARNE	0
LIEUSAIN T	0
MAREUIL-LES-MEAUX	0
MEAUX	3
MÉE-SUR-SEINE (1e)	2
MELUN	0
MITRY-MORY	0
MOISSY-CRAMAYEL	0
MONTÉVRAIN	0
POMPONNE	2
ROISSY-EN-BRIE	0
SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	0
THORIGNY-SUR-MARNE	0
TRILPORT	2
VAIRES-SUR-MARNE	3
VERT-SAINT-DENIS	0
VILLEN OY	0
<b>Total</b>	<b>13</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Communes	Sup 65
CHELLES	0
COUPVRAY	0
DAMMARIE-LÈS-LYS	0
DAMP MART	0
ESBLY	1
LAGNY-SUR-MARNE	0
LIEUSAIN T	0
MAREUIL-LES-MEAUX	0
MEAUX	5
MÉE-SUR-SEINE (1e)	3
MELUN	0
MITRY-MORY	0
MOISSY-CRAMAYEL	0
POMPONNE	2
ROISSY-EN-BRIE	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	0
THORIGNY-SUR-MARNE	1
TRILPORT	2
VAIRES-SUR-MARNE	3
VERT-SAINT-DENIS	0
VILLEN OY	0
<b>Total</b>	<b>17</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignements par communes et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

TGV Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Communes	Sup 68
SAINT-GERMAIN-LAVAL	

TGV Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Communes	Sup 63

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voies et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 73
1000	0
70000	11
229000	0
830000	0
<b>Total</b>	<b>13</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 65
1000	0
70000	14
229000	0
830000	3
<b>Total</b>	<b>17</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignements par voies et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

TGV Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 68
752000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

TGV Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 63
<b>Total</b>	<b>0</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par communes et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Communes	Sup 73
CHELLES	0
LAGNY-SUR-MARNE	0
MEAUX	0
MELUN	0
ROISSY-EN-BRIE	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Communes	Sup 65
MEAUX	0
ROISSY-EN-BRIE	0
SAVIGNY-LE-TEMPLE	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voies et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 73
1000	0
70000	0
830000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Voies conventionnelles Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 65
1000	0
70000	0
830000	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voies et par classes de niveaux (indicateurs Lden et Ln) :

TGV Carte des zones exposées au bruit Lden, carte de type c	
Voies	Sup 68
<b>Total</b>	<b>0</b>

TGV Carte des zones exposées au bruit Ln, carte de type c	
Voies	Sup 63
<b>Total</b>	<b>0</b>

*Superficie totale exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55 dB, 65 dB, 75 dB :*

superficie couverte par les isophones > 55 dB	97,75 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 65 dB	24,42 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 75 dB	3,12 km <sup>2</sup>

VU pour être annexé à l'arrêté  
préfectoral n° 2010/DDEA/SEPR/236  
en date du 02 juin 2010

Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
La Secrétaire Générale de la  
Préfecture  
signé  
Colette DESPREZ

direction  
régionale  
de l'Équipement  
Ile-de-France

# CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES FERROVIAIRES

Pôle Réseau  
Scientifique  
et Technique  
Laboratoire  
Régional  
de l'Est  
Parisien  
groupe  
Environnement

Section  
ACOUSTIQUE

## RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

### SOMMAIRE

1. *OBJET ET CONTEXTE*
2. *CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES*
3. *MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES*
4. *MÉTHODOLOGIE*
5. *DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE*
6. *ANNEXE (principaux résultats de l'évaluation)*
7. *RESEAU CARTOGRAPHIE*



319, avenue Georges Clémenceau  
BP 505 Vaux le Pénil  
77015 Melun Cedex  
téléphone :  
01 60 56 64 00  
télécopie :  
01 60 56 64 01

Rue de l'Égalité Prolongée  
BP 134  
93352 Le Bourget Cedex  
téléphone :  
01 48 38 81 00  
télécopie :  
01 48 38 81 01

mél : LREP.DREIF  
@equipement.gouv.fr

# 1. OBJET ET CONTEXTE

## Objet :

Ce rapport présente un résumé non technique des "principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration" conformément au décret du 24 mars 2006. La méthodologie exposée dans le présent rapport s'appuie sur un **recueil de données détaillé et exhaustif** complémentaire à celui réalisé dans le cadre de l'observatoire du bruit et à la mise en œuvre des démarches de validation développées en parallèle.

## Contexte réglementaire:

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 a été transposée en droit français par :

- Articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement
- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006
- Arrêtés des 3 et 4 avril 2006
- Circulaire ministérielle du 7 juin 2007

Cette directive et les textes réglementaires qui en découlent imposent (entre autres mesures) la réalisation de **cartes stratégiques du bruit** et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française "**Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement**") pour les infrastructures des transports (axes routiers dépassant 6 millions de véhicules par an et ferroviaires dépassant 60 000 passages de trains par an).

Ces cartes de bruit stratégiques sont des représentations **de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu**, et serviront de base à l'établissement des plans d'actions, dont un des objectifs est de réduire les situations d'exposition sonore dépassant les valeurs limites.

**Le présent rapport concerne l'ensemble du réseau ferroviaire dans le département dont le trafic dépasse 60 000 passages de convois par an (soit 164 convois jour).**

# 2. CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

Les 5 documents graphiques réalisés (art. 3-II-1° du décret) sont les suivants :

➤ **Deux cartes** représentant, pour l'année de référence, les zones exposées à plus de 55 dB(A) pour la période "Jour-Soir-Nuit Lden" et les zones exposées à plus de 50 dB(A) pour la période "Nuit Ln". Ces cartes d'exposition sonore sont dénommées "**cartes de type a**" (par référence au décret de définition de ces cartes). Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln (art. 4-I de l'arrêté) ;

➤ **Deux cartes** représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées pour les périodes Lden et Ln. Ces cartes de dépassement des valeurs limites sont dénommées "**cartes de type c**" ; Pour les voies ferrées conventionnelles, ces valeurs limites sont (art. 7 de l'arrêté) pour le Lden 73 dB(A), pour le Ln 65 dB(A). Pour les Lignes ferroviaires à Grande Vitesse, lignes exclusivement dédiées à des TGV circulant à plus de 250 km/h, ces valeurs limites sont respectivement de 68 et de 62 dB(A) ;

➤ *En cas de modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic) ou de projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, les **évolutions du niveau de bruit** connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les cartes de "type a". Le cas échéant, ces cartes d'évolution seront dénommées "cartes de type d".*

**Les cartes (a) et (c) représentent des situations sonores actuelles.**

La carte (b) représente des informations issues d'une méthodologie antérieure différente (classement sonore des voies bruyantes).

*Pour les cartes relatives à l'évolution du niveau de bruit (d), l'art. 3-III de l'arrêté définit une évolution connue ou prévisible comme suit : "une modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic), ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable." Il stipule notamment que les projets d'infrastructures de transports terrestres sont pris en compte s'ils ont fait l'objet, au moins six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête, de l'un des actes suivants :*

- *Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique (enquête d'utilité publique) ou réalisée en application du décret du 23 avril 1985) ;*

- *Décision instituant un projet d'intérêt général (PIG), si celle-ci prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;*
- *Inscription du projet en emplacement réservé dans un PLU, un PAZ ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;*
- *Publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore de l'infrastructure (en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement).*

Les cartes sont accompagnées de **tableaux** comportant des informations définies aux articles. 3-II-2° du décret et 4-IV de l'arrêté :

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés d'une part, à plus de 55 dB(A) en période D(ay)E(vening)N(ight), et, d'autre part, à plus de 50 dB(A) en période N(ight). Ces estimations sont établies par tranches de 5 dB(A) :

➤-pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...

➤-pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...

en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée (art. 5-I de l'arrêté).

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

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, selon les mêmes modalités.

- une estimation de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Les estimations de populations ont été réalisées sous Mapinfo (Acxiom).

Ces données sont agrégées à l'échelon du département (art. 5-II de l'arrêté).

### **3 MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES**

Les méthodes à utiliser sont spécifiées à l'article 2 de l'arrêté. Le bruit des trafics ferroviaires est **calculé selon la norme XP S 31-133** ( homologuée sous la référence NF S 31-133 ), complétée par un document publié par SNCF, RFF, DGMT, en janvier 2006 « Méthode et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement ».

La norme XP S 31-133, initialement développée pour les études d'impact sonore de projets, nécessite une description détaillée des sites étudiés (topographie, bâti, etc.).

#### **Données d'entrée**

La mise au point des modèles s'est effectuée à partir des données SIG mises à la disposition du LREP :

BDTOPOPays (MAJ 2006)	(IGN)
BDCarto	(IGN)
DXF3D	(IGN)
BDClassement	(DDE)
DENSIMOS	(SIGERIF)
EVOMOS	(SIGERIF)
SIG divers (comptages, écrans, etc...)	(CDES, LREP,... )
Bases de données trafic, vitesses, ouvrages métalliques, type de pose	(RFF )

## 4 MÉTHODOLOGIE

Outre les textes fondateurs rappelés au chapitre 1, la méthodologie utilisée pour l'édition des données s'appuie sur la circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement du 7 juin 2007 et sur le guide méthodologique édité par le SETRA et celui du WG-AEN.

Compte-tenu de la forte densité du bâti, de la géométrie parfois complexe des infrastructures étudiées et de la disponibilité des données d'entrée cartographiques c'est l'**approche dite "détaillée"** qui a été utilisée sur l'ensemble des linéaires concernés

La situation acoustique actuelle est modélisée à l'aide d'un **logiciel de simulation de la propagation acoustique** entre les sources de bruit et des récepteurs (logiciel **Mithra-SIG** (Geomod) équipé du module de calcul MITHRA (CSTB)), permettant de faire varier les paramètres influant sur l'émission du bruit (nombre et position des voies et répartition du trafic) et sur sa propagation ( talus, écrans, merlons, bâti).

### Données topographiques et de site

Un **modèle de terrain en 3D** (sol, bâti, obstacles, voies) a été construit à partir des données issues de la BDTOPO-Pays et BDALTI de l'IGN sur l'ensemble des linéaires concernés.

Les données relatives à l'élévation ont fait l'objet d'une attention particulière, notamment en ce qui concerne la position des infrastructures par rapport au terrain. La qualité du modèle, outre les opérations effectuées, découle directement des données IGN disponibles au moment de l'étude.

Les infrastructures ferroviaires sont donc définies, avec la précision des données IGN, en 3D (nombre de voies, profil) ainsi que le terrain (courbes de niveau et points cotés, remblais et déblais, merlons ) et le bâti (position et hauteur).

### Données de trafic et niveaux d'émission

Les données de trafic, fournies par RFF, sont réparties selon trois périodes : « jour » , « soir » et « nuit ».

Les différentes lignes retenues, trafic supérieur à 160 convois jour, ont été sectionnées en fonction des niveaux d'émission calculés suivants les variables suivantes :

- trafics « jour » , « soir » et « nuit »
- vitesses des convois,
- type de traverses,
- type de pose,
- passages sur aiguillages,
- franchissement de pont métallique,
- tunnels,

### Calculs

Le calcul est conforme à la Nouvelle Méthode de Préviation du Bruit conformément au décret du 24 mars 2006 et prend donc en compte des conditions de propagation adaptées à la période (jour, soirée, nuit) et à la zone géographique (vents dominants) selon les données METEOFRANCE spécifiques à la station la plus proche en l'occurrence PARIS.

Étant donné le nombre important de tronçons étudiés, l'option de cartographie globale a été retenue. Bien que cette option ne réponde pas directement au texte de référence, elle est justifiée par l'urgence de la production des documents, par le volume des données à traiter et par le fait qu'elle prend en compte le niveau global d'exposition sonore des riverains (un des objectifs des Cartes de Bruit Stratégiques).

Ce mode de calcul est cependant représentatif de l'exposition sonore globale des populations.

**Le calcul des cartes d'isophones est réalisé à 4 mètres du sol.** Conformément aux prescriptions du guide publié par le SETRA relatif aux cartes de bruit, la gestion de la réflexion de façade intègre le fait que les indicateurs européens ne prennent pas en compte la dernière réflexion générée par la façade du bâtiment.

### Méthodologie relative au dénombrement

Les données relatives au volume de population et à la destination de l'habitat sont le résultat du croisement des informations des bases de données SIGERIF.

**L'évaluation des populations** est réalisée à partir de données issues de DENSIMOS permettant de localiser l'habitat et les établissements d'enseignement et de santé. Le nombre d'habitants est déduit directement de la surface habitable, de la population et de la surface du sous ilot Densimos. Le résultat est maximaliste puisque l'ensemble de la population d'un bâtiment est affecté au niveau sonore de la façade la plus exposée.

Le dénombrement des populations a été fait par voie et par commune.

### **Surfaces exposées**

Les cartes et les estimations des superficies exposées, sont établies sur la base des indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$  « réels » (obtenus par le calcul), conformément au Guide méthodologique pour le production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires (SETRA Août 2007).

L'estimation des surfaces exposées a été réalisée en soustrayant la surface de la plate-forme de l'infrastructure conformément aux recommandations du guide méthodologique.

### **Incertitudes et validation**

Les sources d'incertitudes sont essentiellement de deux natures : la première relève directement de la validité des données d'entrée, la seconde des outils mis en oeuvre. Dans tous les cas, les documents émis ont fait l'objet d'une vérification interne, cependant, en raison du temps relativement court imparti à la réalisation du travail de cartographie aucune mesure de validation in situ n'a été programmée,

### **Incertitudes intrinsèques au processus de calcul**

La mise en oeuvre des outils SIG et du moteur de calcul révèlent un certain nombre de limitations et de « bugs », connus des distributeurs et des utilisateurs, qui impactent de manière non négligeable les documents émis. Les cartes présentent, par exemple, des discontinuités horizontales (direction Est/Ouest) dans les régions très peu ou faiblement bâties directement imputables à une erreur logicielle. Toutefois, le travail de développement des outils est en cours, ce qui amènera vraisemblablement à revoir un certain nombre de sites touchés.

### **Incertitudes cartographiques et données de populations**

Les données topographiques ainsi que les informations relatives au bâti ou la répartition des populations et leur volume sont susceptibles d'une évolution. L'estimation des populations est faite sur la base du recensement INSEE de 1999. Un réexamen des cartes et du dénombrement pourra être éventuellement envisagé dans les zones où des données actualisées seraient disponibles.

## **5 DOCUMENTS DE RÉFÉRENCE**

Guide méthodologique de production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires (SETRA Août 2007)

Guide de bonnes pratiques de la cartographie du bruit stratégique et la production de données associées sur l'exposition au bruit (WG-AEN Version 2 13 Janvier 2006)

Normes AFNOR

NFS 31130

NFS 31133

NFS 31085

# ANNEXE

## **Principaux résultats de l'évaluation**

Estimation du nombre de personnes vivant dans les **bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total arrondi	49300	33800	17500	7000	3400	111000



Estimation du nombre de personnes vivant dans les **bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total arrondi	17000	25300	14000	6000	2600	64900



Estimation du nombre de bâtiments d'**enseignement** par classes de niveaux sonores (Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total	71	36	29	10	9	155



Estimation du nombre de bâtiments d'**enseignement** par classes de niveaux sonores (Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total	19	32	20	10	7	88

Estimation du nombre de bâtiments de **santé** par classes de niveaux sonores  
(Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total arrondi	24	9	2	0	0	35



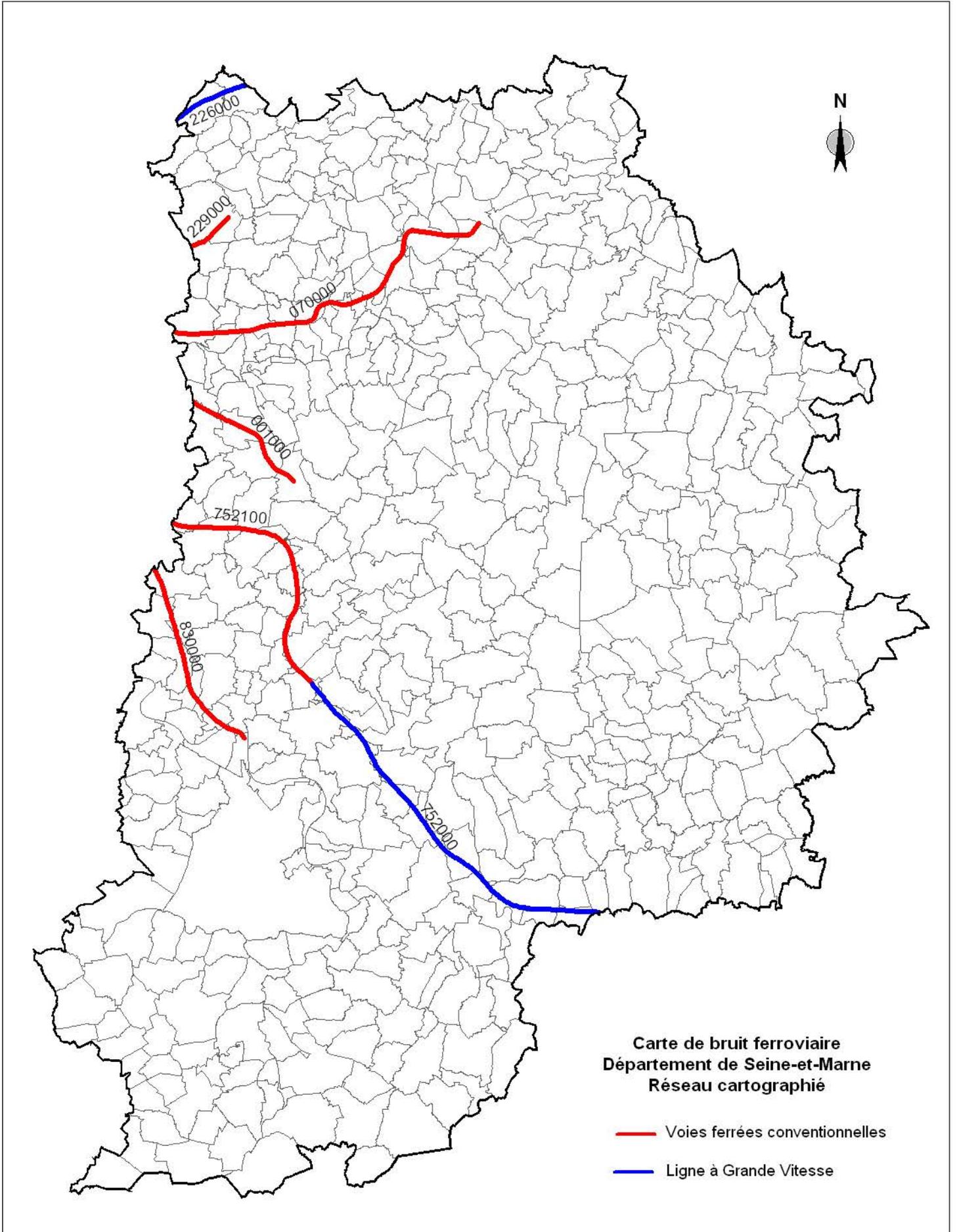
Estimation du nombre de bâtiments de **santé** par classes de niveaux sonores  
(Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total arrondi	4	5	2	0	0	11

Superficie totale exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55 dB, 65 dB, 75 dB :

superficie couverte par les isophones > 55 dB	97,75 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 65 dB	24,42 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 75 dB	3,12 km <sup>2</sup>

7. RESEAU CARTOGRAPHIE





**PRÉFET de SEINE-et-MARNE**

# **CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES AUTOROUTIERS CONCÉDÉS**

**Annexe à l'arrêté préfectoral 2010/DDT/SEPR/428  
en date du 08 novembre 2010**

## **RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

### **SOMMAIRE**

#### **1. RÉSEAU AUTOROUTIER CONCESSION APRR**

- A 5
- A 5a
- A 105
- A 6

#### **2. RÉSEAU AUTOROUTIER CONCESSION SANEF**

- A 1 - A 4 - A140 et A 2 140 (ex A140)-

*ANNEXE (principaux résultats de l'évaluation)*



## **1 - RÉSEAU AUTOROUTIER APRR**



# *Autoroute A5*

*Département de la Seine et Marne*

**Elaboration des cartes de bruit stratégiques  
Document de synthèse**

**Janvier 2008**

 <p><b>BUREAU VERITAS</b></p>	<p>Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex</p>	<p>Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex</p>
--	---	---

## ***1. TEXTES REGLEMENTAIRES ET CIRCULAIRE RELATIFS AUX CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

Directive européenne 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002).

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 (JORF du 14 novembre 2004).

Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (JORF du 27 octobre 2005).

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (JORF du 26 mars 2006).

Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme (JORF du 8 avril 2006).

Circulaire DGR-DGAC-DGMT-DGUHC-DPPR du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Guide méthodologique du SETRA d'août 2007 relatif à la production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires.

## ***2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

### **2.1 Documents graphiques**

L'application des textes réglementaires conduit à la réalisation de sept documents graphiques. Les six premiers sont issus des évaluations sonores, le septième reprend des informations préexistantes.

- ♦ Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces cartes sont dénommées « carte d'exposition » ou « cartes de type a ».
- ♦ Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les zones où les valeurs limites sont dépassées (Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A)). Ces cartes sont dénommées « cartes de dépassement des valeurs limites » ou « cartes de type c ».
- ♦ Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les « cartes de type a ». Ces cartes sont dénommées « cartes d'évolution » ou « cartes de type d ». **Ces cartes ne sont pas produites pour cette section de l'autoroute A5, car l'augmentation générale du trafic n'est pas visée.**
- ♦ Une carte représentant les secteurs affectés par le bruit arrêté par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ; c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte est dénommée « carte de type b ». **Cette carte n'est pas produite pour cette section de l'autoroute A5, car elle a déjà été réalisée par les services de l'état.**

### **3. METHODE DE CALCUL ET PARAMETRES RETENUS**

#### 3.1 Méthode de calcul

Les calculs ont été réalisés à l'aide du logiciel MITHRA-SIG (version 2) du CSTB. Ce logiciel de calcul est basé sur les éléments du guide du bruit en appliquant la méthode de calcul NMPB96 du CSTB. (Calculs en 3D et prise en compte de la météo).

#### 3.2 Paramètres pris en compte dans les calculs

Compte tenu des indications de trafic fournies par APRR, une section homogène en trafic a été considérée :

- Limite concession A5 / Marolles sur Seine

Les données de trafic « situation 2006 » ont été prises en compte dans les calculs.

#### 3.3 Documents graphiques et tableaux de données

##### **• Documents graphiques**

Pour les documents graphiques, 4 cartes ont été réalisées.

« Cartes d'exposition » ou « carte de type a »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

« Cartes de dépassement des valeurs limites » ou « carte de type c »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

##### **• Tableaux de données**

##### Estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation

Cette estimation est réalisée en prenant en compte les hypothèses suivantes :

Les calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » au format MID/MIF de la BDTOPO de l'IGN permettent d'identifier les bâtiments d'habitation.

La valeur maximale calculée en tous points des façades des bâtiments d'habitation, permet d'identifier les bâtiments concernés.

Pour l'estimation des personnes vivant dans ces bâtiments, les formules suivantes sont utilisées :

- Si le bâtiment est compris entre RDC et 2 étages (type maison)

$$N_h = (S \times N_i) / 200$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier supérieur)

$S$  : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

- Si le bâtiment est composé de plus de 2 étages (type immeuble)

$$N_h = (S \times N_i) / 70$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier inférieur)

S : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

Le nombre total de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est obtenu avec la formule suivante :

$$\text{Nombre total de personnes} = N_h \times 2$$

#### Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement et de santé

Cette estimation est réalisée à partir des calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » de la BDTOPO de l'IGN.

#### Estimation de la superficie totale

Cette estimation est réalisée à partir des « cartes d'exposition » ou « carte de type a ».

### **4. PRESENTATION DES TABLEAUX D'ESTIMATION**

Le découpage de base est **le département**.

Le principe est de présenter les décomptes pour chaque grand axe.

Les résultats sont présentés dans les tableaux suivants :

#### **Département de la Seine et Marne :**

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
55 ≤ Lden < 60	9	0	0
60 ≤ Lden < 65	3	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
50 ≤ Ln < 55	8	0	0
55 ≤ Ln < 60	0	0	0
60 ≤ Ln < 65	0	0	0
65 ≤ Ln < 70	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

<b>Lden en dB(A)</b>	<b>Superficie exposée en Km<sup>2</sup></b>
<b>Lden &gt; 55</b>	26.5
<b>Lden &gt; 65</b>	5.5
<b>Lden &gt; 75</b>	0.8



# *Autoroute A5a*

*Département de la Seine et Marne*

**Elaboration des cartes de bruit stratégiques  
Document de synthèse**

**Janvier 2008**

	Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex	Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex
---	--	--

## **1. TEXTES REGLEMENTAIRES ET CIRCULAIRE RELATIFS AUX CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES**

Directive européenne 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002).

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 (JORF du 14 novembre 2004).

Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (JORF du 27 octobre 2005).

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (JORF du 26 mars 2006).

Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme (JORF du 8 avril 2006).

Circulaire DGR-DGAC-DGMT-DGUHC-DPPR du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Guide méthodologique du SETRA d'août 2007 relatif à la production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires.

## **2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES**

### **2.1 Documents graphiques**

L'application des textes réglementaires conduit à la réalisation de sept documents graphiques. Les six premiers sont issus des évaluations sonores, le septième reprend des informations préexistantes.

- Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces cartes sont dénommées « carte d'exposition » ou « cartes de type a ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les zones ou les valeurs limites sont dépassées (Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A)). Ces cartes sont dénommées « cartes de dépassement des valeurs limites » ou « cartes de type c ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les « cartes de type a ». Ces cartes sont dénommées « cartes d'évolution » ou « cartes de type d ». **Ces cartes ne sont pas produites pour cette section de l'autoroute A5a, car l'augmentation générale du trafic n'est pas visée.**
- Une carte représentant les secteurs affectés par le bruit arrêté par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ; c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte est dénommée « carte de type b ». **Cette carte n'est pas produite pour cette section de l'autoroute A5a, car elle a déjà été réalisée par les services de l'état.**

### 3. METHODE DE CALCUL ET PARAMETRES RETENUS

#### 3.1 Méthode de calcul

Les calculs ont été réalisés à l'aide du logiciel MITHRA-SIG (version 2) du CSTB. Ce logiciel de calcul est basé sur les éléments du guide du bruit en appliquant la méthode de calcul NMPB96 du CSTB. (Calculs en 3D et prise en compte de la météo).

#### 3.2 Paramètres pris en compte dans les calculs

Compte tenu des indications de trafic fournies par APRR, quatre sections homogènes en trafic ont été considérées :

- Limite concession A 5a / Servigny
- Servigny / Arvigny
- Arvigny / Bifurcation A5a-A5
- Bifurcation A5a-A5 / Limite concession A5

Les données de trafic « situation 2006 » ont été prises en compte dans les calculs.

#### 3.3 Documents graphiques et tableaux de données

##### • Documents graphiques

Pour les documents graphiques, 4 cartes ont été réalisées.

« Cartes d'exposition » ou « carte de type a »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

« Cartes de dépassement des valeurs limites » ou « carte de type c »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

##### • Tableaux de données

Estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation

Cette estimation est réalisée en prenant en compte les hypothèses suivantes :

Les calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » au format MID/MIF de la BDTOPO de l'IGN permettent d'identifier les bâtiments d'habitation.

La valeur maximale calculée en tous points des façades des bâtiments d'habitation, permet d'identifier les bâtiments concernés.

Pour l'estimation des personnes vivant dans ces bâtiments, les formules suivantes sont utilisées :

- Si le bâtiment est compris entre RDC et 2 étages (type maison)

$$N_h = (S \times N_i) / 200$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier supérieur)

S : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

- Si le bâtiment est composé de plus de 2 étages (type immeuble)

$$N_h = (S \times N_i) / 70$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier inférieur)

$S$  : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

Le nombre total de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est obtenu avec la formule suivante :

$$\text{Nombre total de personnes} = N_h \times 2$$

#### Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement et de santé

Cette estimation est réalisée à partir des calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » de la BDTOPO de l'IGN.

#### Estimation de la superficie totale

Cette estimation est réalisée à partir des « cartes d'exposition » ou « carte de type a ».

### **4. PRESENTATION DES TABLEAUX D'ESTIMATION**

Le découpage de base est **le département**.

Le principe est de présenter les décomptes pour chaque grand axe.

Les résultats sont présentés dans les tableaux suivants :

#### Département de la Seine et Marne :

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
55 ≤ Lden < 60	7	0	0
60 ≤ Lden < 65	0	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
50 ≤ Ln < 55	1	0	0
55 ≤ Ln < 60	0	0	0
60 ≤ Ln < 65	0	0	0
65 ≤ Ln < 70	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

<b>Lden en dB(A)</b>	<b>Superficie exposée en Km<sup>2</sup></b>
<b>Lden &gt; 55</b>	7.6
<b>Lden &gt; 65</b>	1.6
<b>Lden &gt; 75</b>	0.2



# *Autoroute A105*

*Département de la Seine et Marne*

**Elaboration des cartes de bruit stratégiques  
Document de synthèse**

**Janvier 2008**

 <p><b>BUREAU VERITAS</b></p>	Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex	Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex
--	--	--

## ***1. TEXTES REGLEMENTAIRES ET CIRCULAIRE RELATIFS AUX CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

Directive européenne 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002).

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 (JORF du 14 novembre 2004).

Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (JORF du 27 octobre 2005).

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (JORF du 26 mars 2006).

Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aéroports mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme (JORF du 8 avril 2006).

Circulaire DGR-DGAC-DGMT-DGUHC-DPPR du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Guide méthodologique du SETRA d'août 2007 relatif à la production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires.

## ***2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

### ***2.1 Documents graphiques***

L'application des textes réglementaires conduit à la réalisation de sept documents graphiques. Les six premiers sont issus des évaluations sonores, le septième reprend des informations préexistantes.

- Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces cartes sont dénommées « carte d'exposition » ou « cartes de type a ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les zones ou les valeurs limites sont dépassées (Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A)). Ces cartes sont dénommées « cartes de dépassement des valeurs limites » ou « cartes de type c ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les « cartes de type a ». Ces cartes sont dénommées « cartes d'évolution » ou « cartes de type d ». **Ces cartes ne sont pas produites pour cette section de l'autoroute A105, car l'augmentation générale du trafic n'est pas visée.**
- Une carte représentant les secteurs affectés par le bruit arrêté par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ; c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte est dénommée « carte de type b ». **Cette carte n'est pas produite pour cette section de l'autoroute A105, car elle a déjà été réalisée par les services de l'état.**

### **3. METHODE DE CALCUL ET PARAMETRES RETENUS**

#### 3.1 Méthode de calcul

Les calculs ont été réalisés à l'aide du logiciel MITHRA-SIG (version 2) du CSTB. Ce logiciel de calcul est basé sur les éléments du guide du bruit en appliquant la méthode de calcul NMPB96 du CSTB. (Calculs en 3D et prise en compte de la météo).

#### 3.2 Paramètres pris en compte dans les calculs

Compte tenu des indications de trafic fournies par APRR, quatre sections homogènes en trafic ont été considérées :

- Limite concession A105 N / Moissy Cramayel
- Moissy Cramayel / Réau
- Réau / Bifurcation A105-A5
- Bifurcation A105-A5 / Limite concession A105 S

Les données de trafic « situation 2006 » ont été prises en compte dans les calculs.

#### 3.3 Documents graphiques et tableaux de données

- **Documents graphiques**

Pour les documents graphiques, 4 cartes ont été réalisées.

« Cartes d'exposition » ou « carte de type a »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

« Cartes de dépassement des valeurs limites » ou « carte de type c »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

- **Tableaux de données**

Estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation

Cette estimation est réalisée en prenant en compte les hypothèses suivantes :

Les calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » au format MID/MIF de la BDTOPO de l'IGN permettent d'identifier les bâtiments d'habitation.

La valeur maximale calculée en tous points des façades des bâtiments d'habitation, permet d'identifier les bâtiments concernés.

Pour l'estimation des personnes vivant dans ces bâtiments, les formules suivantes sont utilisées :

- Si le bâtiment est compris entre RDC et 2 étages (type maison)

$$N_h = (S \times N_i) / 200$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier supérieur)

$S$  : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

- Si le bâtiment est composé de plus de 2 étages (type immeuble)

$$N_h = (S \times N_i) / 70$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier inférieur)

S : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

Le nombre total de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est obtenu avec la formule suivante :

$$\text{Nombre total de personnes} = N_h \times 2$$

#### Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement et de santé

Cette estimation est réalisée à partir des calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » de la BDTOPO de l'IGN.

#### Estimation de la superficie totale

Cette estimation est réalisée à partir des « cartes d'exposition » ou « carte de type a ».

## **4. PRESENTATION DES TABLEAUX D'ESTIMATION**

Le découpage de base est **le département**.

Le principe est de présenter les décomptes pour chaque grand axe.

Les résultats sont présentés dans les tableaux suivants :

#### **Département de la Seine et Marne :**

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
55 ≤ Lden < 60	0	0	0
60 ≤ Lden < 65	0	0	0
65 ≤ Lden < 70	0	0	0
70 ≤ Lden < 75	0	0	0
Lden ≥ 75	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	0	0	0

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
50 ≤ Ln < 55	0	0	0
55 ≤ Ln < 60	0	0	0
60 ≤ Ln < 65	0	0	0
65 ≤ Ln < 70	0	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	0	0	0

<b>Lden en dB(A)</b>	<b>Superficie exposée en Km<sup>2</sup></b>
<b>Lden &gt; 55</b>	8.5
<b>Lden &gt; 65</b>	2.0
<b>Lden &gt; 75</b>	0.3



# *Autoroute A6*

*Département de la Seine et Marne*

**Elaboration des cartes de bruit stratégiques  
Document de synthèse**

**Février 2008**

 <p><b>BUREAU VERITAS</b></p>	<p>Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex</p>	<p>Adresse : 16 Chemin du Jubin BP26 - 69571 DARDILLY Cedex</p>
--	---	---

## ***1. TEXTES REGLEMENTAIRES ET CIRCULAIRE RELATIFS AUX CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

Directive européenne 2002/49/CE du parlement européen et du conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (JOCE du 18 juillet 2002).

Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 (JORF du 14 novembre 2004).

Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (JORF du 27 octobre 2005).

Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (JORF du 26 mars 2006).

Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme (JORF du 8 avril 2006).

Circulaire DGR-DGAC-DGMT-DGUHC-DPPR du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Guide méthodologique du SETRA d'août 2007 relatif à la production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires.

## ***2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATEGIQUES***

### **2.1 Documents graphiques**

L'application des textes réglementaires conduit à la réalisation de sept documents graphiques. Les six premiers sont issus des évaluations sonores, le septième reprend des informations préexistantes.

- Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces cartes sont dénommées « carte d'exposition » ou « cartes de type a ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les zones ou les valeurs limites sont dépassées (Lden 68 dB(A) et Ln 62 dB(A)). Ces cartes sont dénommées « cartes de dépassement des valeurs limites » ou « cartes de type c ».
- Deux cartes représentant, pour chacun des 2 indicateurs, les évolutions du niveau de bruit connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les « cartes de type a ». Ces cartes sont dénommées « cartes d'évolution » ou « cartes de type d ». **Ces cartes ne sont pas produites pour cette section de l'autoroute A6, car l'augmentation générale du trafic n'est pas visée.**
- Une carte représentant les secteurs affectés par le bruit arrêté par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 ; c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte est dénommée « carte de type b ». **Cette carte n'est pas produite pour cette section de l'autoroute A6, car elle a déjà été réalisée par les services de l'état.**

### 3. METHODE DE CALCUL ET PARAMETRES RETENUS

#### 3.1 Méthode de calcul

Les calculs ont été réalisés à l'aide du logiciel MITHRA-SIG (version 2) du CSTB. Ce logiciel de calcul est basé sur les éléments du guide du bruit en appliquant la méthode de calcul NMPB96 du CSTB. (Calculs en 3D et prise en compte de la météo).

#### 3.2 Paramètres pris en compte dans les calculs

Compte tenu des indications de trafic fournies par APRR, trois sections homogènes en trafic ont été considérées :

- Limite concession / Cely
- Cely / Bifurcation A6-A77
- Bifurcation A6-A77 / Limite département

Les données de trafic « situation 2006 » ont été prises en compte dans les calculs.

#### 3.3 Documents graphiques et tableaux de données

- **Documents graphiques**

Pour les documents graphiques, 4 cartes ont été réalisées.

« Cartes d'exposition » ou « carte de type a »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

« Cartes de dépassement des valeurs limites » ou « carte de type c »

Ces 2 cartes sont évaluées à 4m au dessus du sol.

- **Tableaux de données**

Estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation

Cette estimation est réalisée en prenant en compte les hypothèses suivantes :

Les calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » au format MID/MIF de la BDTOPO de l'IGN permettent d'identifier les bâtiments d'habitation.

La valeur maximale calculée en tous points des façades des bâtiments d'habitation, permet d'identifier les bâtiments concernés.

Pour l'estimation des personnes vivant dans ces bâtiments, les formules suivantes sont utilisées :

- Si le bâtiment est compris entre RDC et 2 étages (type maison)

$$N_h = (S \times N_i) / 200$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier supérieur)

S : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

- Si le bâtiment est composé de plus de 2 étages (type immeuble)

$$N_h = (S \times N_i) / 70$$

Avec  $N_h$  : Nombre d'habitation (le résultat est arrondi à l'entier inférieur)

S : surface au sol de l'habitation

$N_i$  : Nombre de niveau

Le nombre total de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est obtenu avec la formule suivante :

$$\text{Nombre total de personnes} = N_h \times 2$$

#### Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement et de santé

Cette estimation est réalisée à partir des calques « BATIMENT », « POINT\_ACTIVITE\_INTERET », « SURFACE\_ACTIVITE » de la BDTOPO de l'IGN.

#### Estimation de la superficie totale

Cette estimation est réalisée à partir des « cartes d'exposition » ou « carte de type a ».

## **4. PRESENTATION DES TABLEAUX D'ESTIMATION**

Le découpage de base est **le département**.

Le principe est de présenter les décomptes pour chaque grand axe.

Les résultats sont présentés dans les tableaux suivants :

#### **Département de la Seine et Marne :**

Lden en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
55 ≤ Lden < 60	100	0	0
60 ≤ Lden < 65	19	0	0
65 ≤ Lden < 70	1	0	0
70 ≤ Lden < 75	1	0	0
Lden ≥ 75	1	0	0
Dépassement de la valeur limite 68 dB(A)	2	0	0

Ln en dB(A)	Nombre de personnes exposées (centaines)	Nombre d'établissement d'enseignement	Nombre d'établissement de santé
50 ≤ Ln < 55	69	0	0
55 ≤ Ln < 60	3	0	0
60 ≤ Ln < 65	2	0	0
65 ≤ Ln < 70	1	0	0
Ln ≥ 70	0	0	0
Dépassement de la valeur limite 62 dB(A)	1	0	0

<b>Lden en dB(A)</b>	<b>Superficie exposée en Km<sup>2</sup></b>
<b>Lden &gt; 55</b>	58.6
<b>Lden &gt; 65</b>	15.9
<b>Lden &gt; 75</b>	2.9



## **2 - RÉSEAU AUTOROUTIER SANEF**



---

Référence Document : Sanef – CBS – Mémoire non technique.doc

---

**CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS  
AXES ROUTIERS**

**RÉSEAU Sanef**

**RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

# SOMMAIRE

---

1. **OBJET ET CONTEXTE**
2. **CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES**
  - 2.1 LES INDICATEURS
  - 2.2 LES DOCUMENTS PRODUITS
  - 2.2 LA MÉTHODE D'EVALUATION DES NIVEAUX SONORES
3. **RÉSULTATS DE L'EVALUATION**
  - 3.1 DÉPASSEMENT DES SEUILS
  - 3.2 EVOLUTION DU NIVEAU DE BRUIT
4. **LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE**
5. **PRÉALABLE A L'ELABORATION DES FUTURS PLANS D'ACTION**

## 1. OBJET ET CONTEXTE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transposée en droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 et deux arrêtés des 3 et 4 avril 2006, et précisée par la circulaire ministérielle du 7 juin 2007, spécifie pour les grandes agglomérations et les grandes infrastructures des transports (grands axes routiers et ferroviaires, grands aérodromes) la réalisation de **cartes de bruit stratégiques** et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française "Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement").

Ces cartes de bruit stratégiques constituent en quelque sorte des **diagnostics de l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu**, et doivent ensuite servir de base à l'établissement des plans d'action, dont le principal objectif est de réduire les situations d'exposition sonore jugées excessives.

Les premières cartes de bruit stratégiques sont à établir pour mi-2007 pour les **infrastructures routières dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules**.

**Le présent rapport concerne l'ensemble du réseau autoroutier Sanef dans le département de Seine et Marne.**

La méthodologie exposée dans le présent rapport s'appuie entièrement sur un **recueil de données fin et exhaustif** réalisé dans le cadre de l'observatoire du bruit Sanef et la mise en œuvre des démarches d'évaluation initiées en parallèle.

Ce rapport présente un **résumé non technique** des "principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration" conformément au décret du 24 mars 2006.

## 2. CONTENU DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

### 2.1 LES INDICATEURS

Les indicateurs utilisés sont les **indicateurs européens  $L_{den}$  et  $L_n$**  qui caractérisent les niveaux sonores à 2 mètres de la façade d'un bâtiment "sans tenir compte de la dernière réflexion du son sur la façade du bâtiment concerné".

Ce sont des indicateurs de type LAeq, niveau sonore énergétique pondéré sur une période donnée qui correspondent à une dose de bruit reçue et sont donc bien adaptés à la nuisance autoroutière continue.

L'indicateur  $L_{den}$  intègre les résultats d'exposition sur les 3 périodes : jour (6h-18h), soirée (18h-22h) et nuit (22h-6h) en les pondérant au prorata de leur durée et en incluant une pénalité de 5 dB(A) pour la soirée et 10 dB(A) pour la nuit, selon la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \cdot \log \left( \frac{12}{24} \cdot 10^{\frac{L_d}{10}} + \frac{4}{24} \cdot 10^{\frac{L_e+5}{10}} + \frac{8}{24} \cdot 10^{\frac{L_n+10}{10}} \right)$$

L'indicateur  $L_n$  correspond à l'indicateur LAeq (22h-6h) de la réglementation française aux 3 dB près de la réflexion de façade.

## 2.2 LES DOCUMENTS PRODUITS

Les **7 documents graphiques** réalisés (art. 3-II-1° du décret) sont les suivants :

1. Deux cartes représentant, pour l'année d'élaboration, les **zones exposées à plus de 55 dB(A) en Lden et les zones exposées à plus de 50 dB(A) en Ln**. Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes d'exposition" ou "cartes de type a" (par référence à l'alinéa du décret qui définit ces cartes). Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln (art. 4-I de l'arrêté).
2. Deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, **les zones où les valeurs limites sont dépassées**. Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes de dépassement des valeurs limites" ou "cartes de type c". Pour les axes routiers, ces valeurs limites sont (art. 7 de l'arrêté) pour le Lden 68 dB(A), pour le Ln 62 dB(A).
3. En cas de modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic) ou de projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, les **évolutions du niveau de bruit** connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les cartes de "type a". Ces cartes seront dans la suite dénommées "cartes d'évolution" ou "cartes de type d".
4. Une carte représentant les **secteurs affectés par le bruit** arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995, c'est-à-dire les secteurs associés au classement sonore de l'infrastructure. Cette carte sera dans la suite dénommée "carte de type b".

Les six premiers documents sont issus des **évaluations sonores actuelles**.

Le dernier (4) reprend des informations préexistantes issues d'une méthodologie différente (classement sonore des voies bruyantes).

Pour les cartes relatives à **l'évolution du niveau de bruit** (3), l'art. 3-III de l'arrêté définit une évolution connue ou prévisible comme suit : "une modification planifiée des sources de bruit (autre de l'augmentation générale du trafic), ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable." Il stipule notamment que les projets d'infrastructures de transports terrestres sont pris en compte s'ils ont fait l'objet, au moins six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête, de l'un des actes suivants :

- Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique (enquête d'utilité publique ou réalisée en application du décret du 23 avril 1985) ;
- Décision instituant un projet d'intérêt général (PIG), si celle-ci prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- Inscription du projet en emplacement réservé dans un P.L.U. un P.A.Z., ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- Publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore de l'infrastructure (en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement).

Les **tableaux** fournissent (art. 3-II-2° du décret, art. 4-IV de l'arrêté) :

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés d'une part à plus de 55 dB(A) en Lden, d'autre part à plus de 50 dB(A) en Ln. Ces estimations sont établies par tranches de 5 dB(A) :

- pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...
- pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...
- en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée (art. 5-I de l'arrêté). Le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation est arrondi à la centaine près.
- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, selon les mêmes modalités.
- une estimation de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Ces données sont agrégées à l'échelon du département (art. 5-II de l'arrêté).

### 2.3 LA MÉTHODE D'EVALUATION DES NIVEAUX SONORES

Les méthodes à utiliser sont spécifiées à l'article 2 de l'arrêté. Le bruit des trafics routier est **calculé selon la norme XP S 31-133** (maintenant homologuée sous la référence NF S 31-133 [11]), complétée pour ce qui concerne l'émission des véhicules routiers par le Guide du Bruit des Transports Terrestres [14] (auquel renvoie la méthode NMPB-Routes-96 [10] citée dans l'arrêté).

La norme XP S 31-133, initialement développée pour les études d'impact sonore de projets, demande une description détaillée des sites étudiés (topographie, bâti, etc.).

Les mesures acoustiques éventuelles sont réalisées conformément aux normes NF S 31-085 [16] pour le bruit routier.

## 3. RÉSULTATS DE L'EVALUATION

### 3.1 DÉPASSEMENT DES SEUILS

*Nota : les populations sont arrondies à la centaine près selon les instructions ministérielles, aussi le nombre 0 signifie qu'il y a moins de 50 personnes concernées.*

Seine et Marne A1, A4 et A140	Nombre de personnes exposées en Lden	Nombre de personnes exposées en Ln	Superficie exposée en Lden (km <sup>2</sup> )	
[50 - 55 ]	/	2500		
[55 - 60 ]	4000	700	> 55	37,32
[60 - 65 ]	1400	0		
[65 - 70 ]	100	0	> 65	10,44
[70 - 75 ]	0	0		
> 75	0	0	> 75	1,59
Dépassement de la valeur limite PNB	0	0		

### 3.2 ÉVOLUTION DU NIVEAU DE BRUIT

Pas de modification des sources de bruit ou de projet d'infrastructure planifié dans le département de Seine et Marne.

#### **4. LA MÉTHODOLOGIE EMPLOYÉE**

Outre les textes fondateurs rappelés au chapitre 1, la méthodologie utilisée pour l'édition des données s'appuie sur la circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement du 7 juin 2007 et sur le **guide méthodologique édité par le SETRA**.

Compte-tenu du contexte initial d'élaboration d'un observatoire sonore du réseau autoroutier Sanef et SAPN, c'est **l'approche dite "détaillée"** qui a été utilisée **sur l'ensemble du linéaire concerné**.

La situation acoustique actuelle est modélisée à l'aide d'un **logiciel de simulation de la propagation acoustique** entre les sources de bruit et des récepteurs (logiciel CADNA équipé du module de calcul MITHRA), permettant de faire varier les paramètres influant sur l'émission du bruit (nombre et position des voies et répartition du trafic) et sur sa propagation (murs de clôture, talus, écrans, merlons, bâti).

Le logiciel CADNA permet de gérer des projets et de réaliser des cartographies sur de très vastes territoires (pas de limitations).

Un **modèle de terrain en 3D** (sol, bâti, obstacles, voirie) a été construit à partir des données issues des levés photogramétriques disponibles auprès des sociétés d'autoroutes pour les bordures de voiries complétés par des données issues de la BDTOPO et BDALTI de l'IGN sur l'ensemble du linéaire autoroutier sur une bande de 500 mètres de part et d'autre de l'infrastructure.

Ce modèle a été **affiné** à partir de relevés "in situ" et photos disponibles en particulier pour la mise à jour du bâti et des protections acoustiques existantes (photos aériennes IGN issues de la BDORTHO disponibles en ligne sur Pages Jaunes et GeoPortail et logiciel Sanef AMPHORE).

L'infrastructure routière est donc définie de façon très précise en 3D (largeur de plate-forme, nombre de voies, profil) ainsi que le terrain (courbes de niveau et points cotés, talus et merlons autoroutiers) et le bâti (volumétrie et placement au sol).

Parallèlement, des campagnes de mesures "in situ" visant à prendre connaissance de l'environnement sonore et bâti de l'ensemble du linéaire ont été conduites dans les secteurs les plus sensibles sur lesquels il était important d'actualiser les données issues du terrain.

Le modèle de calcul a donc pu être **recalé sur les résultats des mesures acoustiques** en intégrant les trafics et la situation météo du jour de la mesure.

Cela a permis **d'ajuster au mieux les paramètres de calcul** du logiciel (distance de propagation, sol, nombre de réflexions,...) et les **vitesse moyennes**.

Il s'appuie sur les données de trafic actuelles **TMJA et %PL** fournies par section homogène de trafic et réparties sur les trois périodes réglementaires jour, soirée et nuit, afin de permettre le calcul du Lden sur la base des **données réelles disponibles** sur tout le linéaire.

Les **vitesse et allures de circulation** sont adaptées à la fois à la densité de trafic, aux courbures spécifiques des bretelles, aux zones de péages et aux limitations réglementaires.

Le calcul est conforme à la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit conformément au décret du 24 mars 2006 et prend donc en compte des conditions de propagation adaptées à la période (jour, soirée, nuit) et à la zone géographique (vents dominants) selon les **données METEOFRANCE spécifiques à la station la plus proche**.

Le calcul des **cartes d'isophones** est réalisé à 4 mètres du sol avec un pas de 20 mètres.

Le calcul de l'**exposition sonore du bâti sensible** (habitat, écoles, santé) est réalisé sur la base d'un **maillage des façades** des bâtiments permettant de donner pour chacun le niveau sonore maximal d'exposition en façade. Ils sont repérés comme sensibles sur la base de photos, des données BDTPOPO et de recherches Pages Jaunes pour les établissements de santé et d'enseignement.

L'**évaluation des populations** est réalisé à partir d'un recensement du **type d'habitat** : individuel ou collectif. Le nombre de logements pour le collectif est estimé soit de visu sur la base du cadastre (BDPARCELLAIRE) et des photos disponibles, soit à défaut sur la base d'un calcul à partir de la géométrie du bâtiment.

La formule utilisée validée sur un échantillon représentatif est la suivante : nombre de logements = (périmètre bâti/40)\*(hauteur/3) sur la base d'un logement par 10 mètres de façade principale exposée et par étage.

Le nombre d'habitants est alors déduit directement du nombre de logements par application d'un coefficient 2 (ratio moyen d'occupation d'un logement proposé par le guide méthodologique). On notera que le résultat est maximaliste puisque l'ensemble de la population d'un bâtiment est affectée au niveau sonore de la façade la plus exposée.

L'**estimation des surfaces exposées** a été réalisée en soustrayant la surface de la plate-forme de l'infrastructure conformément aux recommandations du guide méthodologique.

#### **NOTA IMPORTANT : Gestion de la réflexion de façade**

Elle est gérée conformément au guide méthodologique, en intégrant le fait que les indicateurs européens ne prennent pas en compte la dernière réflexion générée par la façade du bâtiment.

Pour les calculs sur les bâtiments et le décompte des populations exposées, les 3 dB(A) générés par la dernière réflexion de façade peuvent être gérés directement sur les résultats de calcul réalisés sur chaque bâtiment.

Pour les cartes de bruit, comme toutes les réflexions sont prises en compte par le logiciel afin de ne pas générer une discontinuité à 2 mètres de la façade. Les cartes d'isophones de type a ainsi que les calculs de superficies exposées sont donc fondés sur les niveaux sonores réels, intégrant la dernière réflexion de façade.

En revanche, sur les cartes de type c mettant en évidence les zones de dépassement des valeurs limites fondées sur l'intégration de la correction des 3 dB, c'est l'isophone Lden 71 et non pas 68 qui fait limite.

### **5. PRÉALABLE A L'ÉLABORATION DES FUTURS PLANS D'ACTION**

La présence d'une habitation à l'intérieure d'une zone où les valeurs limites sont dépassées n'ouvre pas systématiquement droit au financement d'une protection acoustique par le concessionnaire de la voie.

Seules les habitations exposées à plus de 68 dB(A) en Lden et/ou 62 dB(A) en Ln (sans prise en compte de la réflexion), **antérieures à l'infrastructure autoroutière** et n'étant pas déjà protégées seront ayant droit.



# ANNEXE

**Principaux résultats de l'évaluation  
tous réseaux autoroutiers concédés**



Estimation du nombre de **personnes vivant dans les bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total arrondi	15600	3600	200	100	100	19600



Estimation du nombre de **personnes vivant dans les bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total arrondi	10300	1000	300	200	100	11900



Estimation du nombre de **bâtiments d'enseignement** par classes de niveaux sonores (Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total	2	0	0	0	0	2



Estimation du nombre de **bâtiments d'enseignement** par classes de niveaux sonores (Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total	1	0	0	0	0	1

Estimation du nombre de **bâtiments de santé** par classes de niveaux sonores  
(Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden						
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	Total
Total arrondi	4	4	2	0	0	10



Estimation du nombre de **bâtiments de santé** par classes de niveaux sonores  
(Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln						
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	Total
Total arrondi	4	5	2	0	0	11

Superficie totale exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55 dB, 65 dB, 75 dB :

superficie couverte par les isophones > 55 dB	138,4 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 65 dB	35,44 km <sup>2</sup>
superficie couverte par les isophones > 75 dB	5,79 km <sup>2</sup>



PRÉFET de SEINE-et-MARNE

direction  
régionale  
de l'Équipement  
Ile-de-France

## CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES ROUTIERS

Pôle Réseau  
Scientifique  
et Technique  
Laboratoire  
Régional  
de l'Est  
Parisien  
groupe  
Environnement

Section  
ACOUSTIQUE

Autoroutes non concédées,  
routes nationales, routes départementales  
**Annexe à l'arrêté préfectoral 2010/DDT/SEPR/440  
en date du 08 novembre 2010**

### ESTIMATIONS

du nombre de personnes vivant dans  
les bâtiments d'habitation, du nombre  
d'établissements d'enseignement et de  
santé dans les zones exposées au bruit

### SOMMAIRE

*Réseau cartographié*

*Tableaux des zones exposées au bruit du réseau routier de  
plus de 6 000 000 véhicules/an*

*Tableaux des zones exposées au bruit - supérieur à 68 dB (A)  
en Lden et supérieur à 62 dB (A) en Ln - du réseau routier  
de plus de 6 000 000 véhicules/an*

*Superficie totale exposée à des valeurs Lden supérieures  
à 55 dB(A), 65 dB(A), 75 dB(A)*



319, avenue Georges Clémenceau  
BP 505 Vaux le Pénil  
77015 Melun Cedex  
téléphone :  
01 60 56 64 00  
télécopie :  
01 60 56 64 01

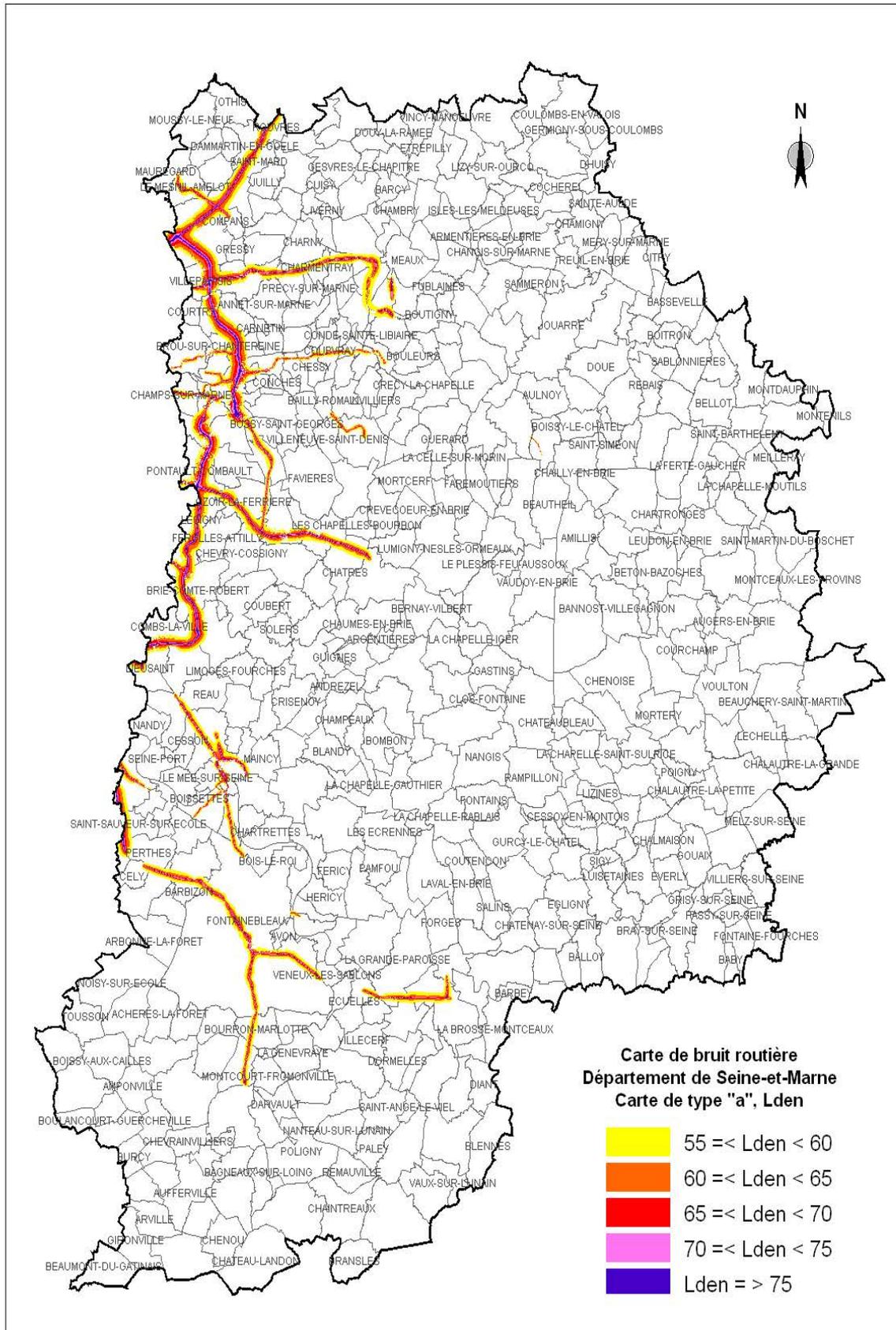
Rue de l'Égalité Prolongée  
BP 134  
93352 Le Bourget Cedex  
téléphone :  
01 48 38 81 00  
télécopie :  
01 48 38 81 01

mél : LREP.DREIF  
@equipement.gouv.fr

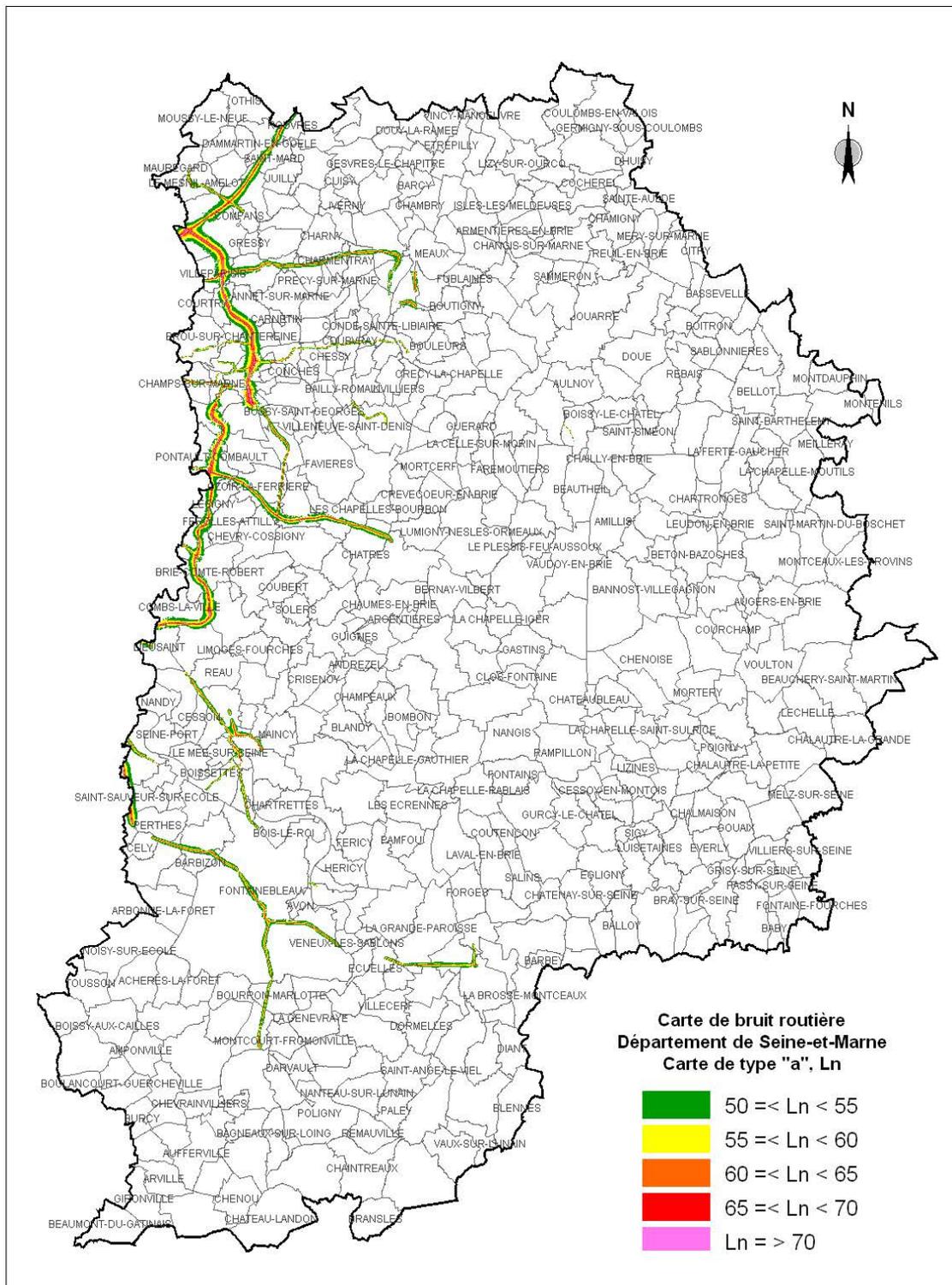
## RÉSEAU CARTOGRAPHIE

Autoroutes non concédées, routes nationales, routes départementales

Carte (a) des zones exposées au bruit des infrastructures routières  
période jour - Lden  
article R. 572-5 du code de l'environnement



Carte (a) des zones exposées au bruit des infrastructures routières  
 période nuit - Ln  
 article R. 572-5 du code de l'environnement



Carte (c) des zones exposées au bruit du réseau routier de plus de 6 000 000 véhicules / an supérieur à 68 dB(A) - indicateur Lden



Carte (c) des zones exposées au bruit du réseau routier de plus de 6 000 000 véhicules / an supérieur à 62 dB(A) - indicateur Ln



Estimation du nombre d'habitants par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Lden) :

Voie	Carte de type a					Total a	Total arrondi a
	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75		
A104	5820	2851	2077	252	11	11011	11000
A140	2	0	0	0	0	2	0
A4	603	1259	649	1	0	2512	2500
A5A	895	100	0	0	0	995	1000
A6	133	42	5	0	0	180	200
D 231	8	10	5	0	0	23	0
D 471	227	54	19	0	0	300	300
D 605	94	39	75	57	0	265	300
D1005	178	0	0	0	0	178	200
D10P	1103	394	243	2	0	1742	1700
D199	6634	5458	1504	275	0	13871	13900
D210	125	69	33	6	0	233	200
D305	78	1609	201	0	0	1888	1900
D306	1290	353	95	14	2	1754	1800
D34A	555	0	0	0	0	555	600
D372	3277	634	2084	352	0	6347	6300
D376	330	121	58	10	0	519	500
D436A	624	150	24	26	0	824	800
D499	870	544	175	0	0	1589	1600
D603	2010	803	248	143	0	3204	3200
D604	505	64	16	6	0	591	600
D605	1699	890	2133	0	0	4722	4700
D606	3898	2523	2429	978	187	10015	10000
D607	1880	1061	1056	443	1	4441	4400
D619	160	18	6	0	0	184	200
D637	58	24	1	1	0	84	100
D934	5594	3195	2144	917	233	12083	12100
N104	10735	5638	1426	168	99	18066	18100
N105	0	6	0	0	0	6	0
N1104	187	26	0	29	0	242	200
N2	2013	274	26	0	0	2313	2300
N3	2019	1156	508	72	4	3759	3800
N4	3481	2747	792	183	0	7203	7200
<b>Total</b>	<b>57085</b>	<b>32112</b>	<b>18032</b>	<b>3935</b>	<b>537</b>	<b>111701</b>	<b>111700</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Lden) :

Voie	Carte de type a					Total a
	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	
A104	6	6	3	0	0	15
A4	3	5	0	0	0	8
D 471	1	0	0	0	0	1
D1005	1	0	0	0	0	1
D199	33	6	3	0	0	42
D305	0	0	1	0	0	1
D306	1	0	0	0	0	1
D34A	1	0	0	0	0	1
D372	6	2	3	0	0	11
D376	1	0	0	0	0	1
D436A	1	0	0	0	0	1
D499	2	0	0	0	0	2
D603	4	6	2	0	0	12
D604	1	0	0	0	0	1
D605	8	1	1	3	0	13
D606	13	1	0	3	0	17
D607	11	10	7	3	0	31
D934	21	16	8	3	0	48
N104	30	7	3	2	1	43
N2	6	0	0	0	0	6
N3	4	3	0	0	0	7
N4	11	1	0	0	0	12
<b>Total</b>	<b>165</b>	<b>64</b>	<b>31</b>	<b>14</b>	<b>1</b>	<b>275</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Lden) :

Voie	Carte de type a					Total a
	55-60	60-65	65-70	70-75	sup 75	
D10P	1	0	0	0	0	1
D199	1	0	0	0	0	1
D606	2	2	1	0	0	5
D607	0	2	0	0	0	2
D934	0	0	1	1	0	2
N104	20	7	0	0	0	27
N3	5	4	2	0	0	11
N4	4	6	0	0	0	10
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>59</b>

Estimation du nombre d'habitants par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Ln) :

Voie	Carte de type a					Total a	Total arrondi a
	50-55	55-60	60-65	65-70	> 70		
A104	3271	2248	267	0	11	5797	5800
A4	1158	880	1	0	0	2039	2000
A5A	121	0	0	0	0	121	100
A6	51	5	0	0	0	56	100
D 231	10	5	0	0	0	15	0
D 471	72	19	0	0	0	91	100
D 605	38	78	55	0	0	171	200
D10P	456	239	2	0	0	697	700
D199	5495	1543	275	0	0	7313	7300
D210	69	34	6	0	0	109	100
D305	1687	201	0	0	0	1888	1900
D306	386	99	14	2	0	501	500
D372	745	2098	333	0	0	3176	3200
D376	138	55	10	0	0	203	200
D436A	162	31	26	0	0	219	200
D499	541	238	0	0	0	779	800
D603	939	251	143	0	0	1333	1300
D604	76	16	6	0	0	98	100
D605	890	2133	0	0	0	3023	3000
D606	2717	2449	987	175	0	6328	6300
D607	1078	1056	441	0	0	2575	2600
D619	18	6	0	0	0	24	0
D637	24	1	1	0	0	26	0
D934	3232	2143	936	188	0	6499	6500
N104	5866	2063	203	31	68	8231	8200
N105	6	0	0	0	0	6	0
N1104	26	0	29	0	0	55	100
N2	342	39	0	0	0	381	400
N3	1251	542	69	4	0	1866	1900
N4	2613	1169	182	0	0	3964	4000
<b>Total</b>	<b>33478</b>	<b>19641</b>	<b>3986</b>	<b>400</b>	<b>79</b>	<b>57584</b>	<b>57600</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Ln) :

Voie	Carte de type a					Total a
	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	
A104	7	4	0	0	0	11
A4	4	1	0	0	0	5
D199	7	3	0	0	0	10
D305	0	1	0	0	0	1
D372	2	3	0	0	0	5
D603	6	2	0	0	0	8
D605	1	1	3	0	0	5
D606	1	0	3	0	0	4
D607	12	7	3	0	0	22
D934	19	5	3	0	0	27
N104	7	1	4	1	0	13
N3	4	0	0	0	0	4
N4	1	0	0	0	0	1
<b>Total</b>	<b>71</b>	<b>28</b>	<b>16</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>116</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voie et par classe de niveaux  
(indicateur Ln) :

Voie	Carte de type a					Total a
	50-55	55-60	60-65	65-70	sup 70	
D606	2	1	0	0	0	3
D607	2	0	0	0	0	2
D934	0	1	1	0	0	2
N104	7	0	0	0	0	7
N3	4	2	0	0	0	6
N4	6	0	0	0	0	6
<b>Total</b>	<b>21</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>26</b>

Estimation du nombre d'habitants par voie et par classe de niveaux  
(indicateurs Lden et Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Lden > 68 dBA - carte de type c	
Voies	Sup. 68 dB(A)
A104	263
A140	0
A4	429
A5A	0
A6	0
D 231	0
D 471	0
D 605	103
D10P	2
D 1005	0
D199	275
D210	10
D305	0
D306	32
D34A	0
D372	1126
D376	18
D436A	31
D499	0
D603	143
D604	12
D605	1185
D606	1966
D607	858
D619	4
D637	2
D934	1281
N104	581
N105	0
N1104	29
N2	0
N3	351
N4	273
<b>Total</b>	<b>8974</b>

Carte des zones exposées au bruit Ln > 62 dBA - carte de type c	
Voies	Sup. 62 dB(A)
A104	11
A 140	0
A4	0
A5A	0
A6	0
D 231	0
D 471	0
D 605	33
D10P	0
D 1005	0
D199	0
D210	0
D305	0
D306	16
D34A	0
D372	33
D376	0
D436A	16
D499	0
D603	0
D604	6
D605	0
D606	945
D607	302
D619	0
D637	0
D934	201
N104	200
N105	0
N1104	0
N2	0
N3	43
N4	156
<b>Total</b>	<b>1956</b>

Estimation du nombre de bâtiments d'enseignement par voie et par classes de niveaux  
(indicateurs Lden et Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Lden > 68 dBA - carte de type c	
Voies	Supérieur 68 dB(A)
A104	0
A4	0
D199	0
D305	0
D372	2
D603	0
D605	3
D606	3
D607	8
D934	3
N104	0
N3	0
N4	0
<b>Total</b>	<b>19</b>

Carte des zones exposées au bruit Ln > 62 dBA - carte de type c	
Voies	Supérieur 62 dB(A)
A104	0
A4	0
D199	0
D305	0
D372	0
D603	0
D605	2
D606	0
D607	0
D934	0
N104	3
N3	0
N4	0
<b>Total</b>	<b>5</b>

Estimation du nombre de bâtiments de santé par voie et par classes de niveaux  
(indicateurs Lden et Ln) :

Carte des zones exposées au bruit Lden > 68 dBA - carte de type c	
Voies	Supérieur 68 dB(A)
D10P	0
D199	0
D606	0
D607	0
D934	1
N104	0
N3	0
N4	0
<b>Total</b>	<b>1</b>

Carte des zones exposées au bruit Ln > 62 dBA - carte de type c	
Voies	Supérieur 62 dB(A)
D10P	0
D199	0
D606	0
D607	0
D934	0
N104	0
N3	0
N4	0
<b>Total</b>	<b>0</b>

Superficies couvertes par les isophones de plus de 55, 65 et 75 dB(A),  
avec l'indicateur Lden

<b><i>Isophone</i></b>	<b><i>Superficie (Km<sup>2</sup>)</i></b>
supérieur-égal à 55 dB(A)	224,26
supérieur-égal à 65 dB(A)	64,02
supérieur-égal à 75 dB(A)	11,27



**PRÉFET de SEINE-et-MARNE**

**direction  
régionale  
de l'Équipement  
Ile-de-France**

## **CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES ROUTIERS**

**Pôle Réseau  
Scientifique  
et Technique  
Laboratoire  
Régional  
de l'Est  
Parisien  
groupe  
Environnement**

**Section  
ACOUSTIQUE**

**Autoroutes non concédées,  
routes nationales, routes départementales**

**Annexe à l'arrêté préfectoral 2010/DDT/SEPR/440  
en date du 08 novembre 2010**

### **RÉSUMÉ NON TECHNIQUE**

#### **SOMMAIRE**

- 1. OBJET ET CONTEXTE**
- 2. CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES**
- 3. METHODE D'EVALUATION DES NIVEAUX SONORES**
- 4. METHODOLOGIE.**
- 5. DOCUMENTS DE REFERENCE**
- 6. ANNEXES : Tableaux de synthèse de l'exposition au bruit**



319, avenue Georges Clémenceau  
BP 505 Vaux le Pénil  
77015 Melun Cedex  
téléphone :  
01 60 56 64 00  
télécopie :  
01 60 56 64 01

Rue de l'Égalité Prolongée  
BP 134  
93352 Le Bourget Cedex  
téléphone :  
01 48 38 81 00  
télécopie :  
01 48 38 81 01

mél : LREP.DREIF  
@equipement.gouv.fr

# 1. OBJET ET CONTEXTE

## Objet :

Ce rapport présente un résumé non technique des "principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration" conformément au décret du 24 mars 2006.

La méthodologie exposée dans le présent rapport s'appuie sur un **recueil de données détaillé et exhaustif** complémentaire à celui réalisé dans le cadre de l'observatoire du bruit et à la mise en œuvre des démarches de validation développées en parallèle.

## Contexte réglementaire:

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 a été transposée en droit français par:

- Articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement
- Décret n°2006-361 du 24 mars 2006
- Arrêtés des 3 et 4 avril 2006
- Circulaire ministérielle du 7 juin 2007

Cette directive et les textes réglementaire qui en découlent imposent (entre autres mesures) la réalisation de **cartes stratégiques du bruit** et l'adoption de plans d'actions (dénommés dans la transposition française "**Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement**") pour les infrastructures des transports (axes routiers dépassant 6 millions de véhicules par an et ferroviaires dépassant 60 000 passages de trains par an).

Ces cartes de bruit stratégiques sont des représentations de **l'exposition sonore des populations sur un territoire étendu**, et serviront de base à l'établissement des plans d'action, dont un des objectifs est de réduire les situations d'exposition sonore dépassant les valeurs limites.

**Le présent rapport concerne l'ensemble du réseau routier dans le département dont le trafic dépasse 6 millions de véhicules par an.**

# 2. CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

Les 5 documents graphiques réalisés (art. 3-II-1° du décret) sont les suivants :

- **Deux cartes** représentant, pour l'année de référence, les zones exposées à plus de 55 dB(A) pour la période "Jour-Soir-Nuit Lden" et les zones exposées à plus de 50 dB(A) pour la période "Nuit Ln". Ces cartes d'exposition sonore sont dénommées "**cartes de type a**" (par référence au décret de définition de ces cartes). Elles représentent les courbes isophones de 5 en 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln (art. 4-I de l'arrêté).
- **Une carte** représentant les **secteurs affectés par le bruit** arrêtés par le préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995. Cette carte des secteurs de nuisance sonore associés au classement sonore de l'infrastructure est dénommée "**carte de type b**".
- **Deux cartes** représentant les zones où les valeurs limites sont dépassées pour les périodes Lden et Ln. Ces cartes de dépassement des valeurs limites sont dénommées "**cartes de type c**". Pour les axes routiers, ces valeurs limites sont (art. 7 de l'arrêté) pour le Lden 68 dB(A), pour le Ln 62 dB(A).
- *En cas de modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic) ou de projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, deux cartes représentant, pour chacun des deux indicateurs, les **évolutions du niveau de bruit** connues ou prévisibles au regard de la situation de référence représentée sur les cartes de "type a". Le cas échéant, ces cartes d'évolution seront dénommées "cartes de type d".*

**Les cartes (a) et (c) représentent des situations sonores actuelles.**

La carte (b) représente des informations issues d'une méthodologie antérieure différente (classement sonore des voies bruyantes).

*Pour les cartes relatives à l'évolution du niveau de bruit (d), l'art. 3-III de l'arrêté définit une évolution connue ou prévisible comme suit : "une modification planifiée des sources de bruit (autre que l'augmentation générale du trafic), ainsi que tout projet d'infrastructure susceptible de modifier les niveaux sonores, dès lors que les données nécessaires à l'élaboration d'une carte de bruit sont disponibles ou peuvent être obtenues à un coût raisonnable." Il stipule notamment que les projets*

d'infrastructures de transports terrestres sont pris en compte s'ils ont fait l'objet, au moins six mois avant que l'autorité compétente pour l'élaboration de la carte ne l'arrête, de l'un des actes suivants :

- -Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique (enquête d'utilité publique ou réalisée en application du décret du 23 avril 1985) ;
- -Décision instituant un projet d'intérêt général (PIG), si celle-ci prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
- -Inscription du projet en emplacement réservé dans un P.L.U. un P.A.Z., ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable ;
- -Publication de l'arrêté préfectoral de classement sonore de l'infrastructure (en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement).

### **Pas de modification des sources de bruit ou de projet d'infrastructure planifié dans les départements étudiés au moment de l'étude.**

Les cartes sont accompagnées de **tableaux** comportant des informations définies aux articles. 3-II-2° du décret et 4-IV de l'arrêté :

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés d'une part, à plus de 55 dB(A) en période D(ay)E(vening)N(ight), et, d'autre part, à plus de 50 dB(A) en période N(ight). Ces estimations sont établies par tranches de 5 dB(A) :

➤-pour l'indicateur Lden : [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; 75[, [75 ; ...

➤-pour l'indicateur Ln : [50 ; 55[, [55 ; 60[, [60 ; 65[, [65 ; 70[, [70 ; ...

en affectant à chaque bâtiment le niveau de bruit évalué en façade la plus exposée (art. 5-I de l'arrêté).

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

- une estimation du nombre de personnes vivant dans des bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, selon les mêmes modalités.

- une estimation de la superficie totale, en kilomètres carrés, exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Les estimations de populations ont été réalisées sous Mapinfo (Acxiom).

Ces données sont agrégées à l'échelon du département (art. 5-II de l'arrêté).

## **3 MÉTHODE D'ÉVALUATION DES NIVEAUX SONORES**

Les méthodes à utiliser sont spécifiées à l'article 2 de l'arrêté. Le bruit des trafics routier est **calculé selon la norme XP S 31-133** ( homologuée sous la référence NF S 31-133 ), complétée pour ce qui concerne l'émission des véhicules routiers par le Guide du Bruit des Transports Terrestres [14] (auquel renvoie la méthode NMPB-Routes-96 [10] citée dans l'arrêté).

La norme XP S 31-133, initialement développée pour les études d'impact sonore de projets, nécessite une description détaillée des sites étudiés (topographie, bâti, etc.).

Les mesures acoustiques utilisées pour quelques recalages ont été réalisées conformément aux normes NF S 31-085 pour le bruit routier.

### **Données d'entrée**

La mise au point des modèles s'est effectuée à partir des données SIG mises à la disposition du LREP :

BDTOPOPays (MAJ 2006)	(IGN)
BDCarto	(IGN)
DXF3D	(IGN)
BDClassement	(DDE)
DENSIMOS	(SIGERIF)
EVOMOS	(SIGERIF)
SIG divers (comptages, écrans, etc...)	(CDES,LREP,... )

## 4 MÉTHODOLOGIE

Outre les textes fondateurs rappelés au chapitre 1, la méthodologie utilisée pour l'édition des données s'appuie sur la circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement du 7 juin 2007 et sur le guide méthodologique édité par le SETRA et celui du WG-AEN.

Compte-tenu de la forte densité du bâti, de la géométrie parfois complexe des infrastructures étudiées et de la disponibilité des données d'entrée cartographiques c'est l'**approche dite "détaillée"** qui a été utilisée sur l'ensemble des linéaires concernés

La situation acoustique actuelle est modélisée à l'aide d'un **logiciel de simulation de la propagation acoustique** entre les sources de bruit et des récepteurs (logiciel **Mithra-SIG** (Geomod) équipé du module de calcul MITHRA (CSTB)), permettant de faire varier les paramètres influant sur l'émission du bruit (nombre et position des voies et répartition du trafic) et sur sa propagation (murs de clôture, talus, écrans, merlons, bâti).

### Données topographiques et de site

Un **modèle de terrain en 3D** (sol, bâti, obstacles, voirie) a été construit à partir des données issues de la BDTOPPO-Pays et BDALTI de l'IGN sur l'ensemble des linéaires routiers.

Ce modèle a été complété par des données sur les protections acoustiques existantes obtenues à partir de relevés sur le terrain.

Les données relatives à l'élévation ont fait l'objet d'une attention particulière, notamment en ce qui concerne la position des infrastructures par rapport au terrain. La qualité du modèle, outre les opérations effectuées, découle directement des données IGN disponibles au moment de l'étude.

Les infrastructures routières sont donc définies, avec la précision des données IGN, en 3D (largeur de plate-forme, nombre de voies, profil) ainsi que le terrain (courbes de niveau et points cotés, remblais et déblais, merlons et protections acoustiques) et le bâti (position et hauteur).

### Données de trafic

Les données de trafic insérées dans le modèle en amont de la phase de calcul sont réparties selon trois périodes : « jour », « soir » et « nuit ». Ces informations n'étant pas toutes disponibles, il a été nécessaire d'estimer les périodes « soir » et « nuit » à partir d'un trafic global. La note d'information (*Calcul prévisionnel de bruit routier de septembre 2002*) du SETRA précise les opérations possibles. Sur les infrastructures à cartographier, l'écart jour/nuit découlant des analyses est de 5dB(A).

Les données de trafic sont le résultat de la combinaison des informations de la BDClassement (trafic issu de l'Observatoire du bruit)(*estimations*), de données récentes (2005) issues de comptages automatiques ou d'estimations par les services compétents(CDES, DIRIF/DEX/SET).

Les **vitesse et allures de circulation** sont issues des données du classement acoustique des voies.

### Calculs

Le calcul est conforme à la Nouvelle Méthode de Prévision du Bruit conformément au décret du 24 mars 2006 et prend donc en compte des conditions de propagation adaptées à la période (jour, soirée, nuit) et à la zone géographique (vents dominants) selon les données METEOFRACTANCE spécifiques à la station la plus proche en l'occurrence PARIS.

Étant donné le nombre important de tronçons étudiés, l'option de cartographie globale a été retenue. Bien que cette option ne réponde pas directement au texte de référence, elle est justifiée par l'urgence de la production des documents, par le volume des données à traiter et par le fait qu'elle prend en compte le niveau global d'exposition sonore des riverains (un des objectifs des Cartes de Bruit Stratégiques).

Les conséquences de cet écart sont limitées aux intersections de routes et se traduisent concrètement par une sur-estimation des populations impactées par rapport à un dénombrement réalisé dans le strict respect des prescriptions. Ce mode de calcul est cependant représentatif de l'exposition sonore globale des populations.

**Le calcul des cartes d'isophones est réalisé à 4 mètres du sol.** Conformément aux prescriptions du guide publié par le SETRA relatif aux cartes de bruit, la gestion de la réflexion de façade intègre le fait que les indicateurs européens ne prennent pas en compte la dernière réflexion générée par la façade du bâtiment.

## **Méthodologie relative au dénombrement**

Les données relatives au volume de population et à la destination de l'habitat sont le résultat du croisement des informations des bases de données SIGERIF.

**L'évaluation des populations** est réalisé à partir de données issues de DENSIMOS permettant de localiser l'habitat et les établissements d'enseignement et de santé. Le nombre d'habitants est déduit directement de la surface habitable et de la population et de la surface du sous îlot Densimos. On notera que le résultat est maximaliste puisque l'ensemble de la population d'un bâtiment est affectée au niveau sonore de la façade la plus exposée.

Le dénombrement des populations a été fait par voie et par gestionnaire d'infrastructure et par commune.

Compte tenu de l'écart jour/nuit de 5 dB(A) découlant du modèle de variation de trafic, les populations exposées de jour dans une gamme (X ;Y ) de bruit donnée sont les mêmes que celles de nuit dans la gamme (X – 5dB(A); Y- 5dB(A)).

## **Surfaces exposées**

Les cartes et les estimations des superficies exposées, sont établis sur la base des indicateurs  $L_{den}$  et  $L_n$  « réels » (obtenus par le calcul), conformément au Guide méthodologique pour la production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires (SETRA Août 2007).

L'estimation des surfaces exposées a été réalisée en soustrayant la surface de la plate-forme de l'infrastructure conformément aux recommandations du guide méthodologique.

## **Incertitudes et validation**

Les sources d'incertitudes sont essentiellement de deux natures : la première relève directement de la validité des données d'entrée, la seconde des outils mis en œuvre. Dans tous les cas, les documents émis ont fait l'objet d'une vérification interne, cependant, en raison du temps relativement court imparti à la réalisation du travail de cartographie aucune mesure de validation in situ n'a été programmée, mais quelques recalages ont été faits sur des mesures réalisées antérieurement.

## **Incertitudes intrinsèques au processus de calcul**

La mise en œuvre des outils SIG et du moteur de calcul révèlent un certain nombre de limitations et de « bugs », connus des distributeurs et des utilisateurs, qui impactent de manière non négligeable les documents émis. Les cartes présentent, par exemple, des discontinuités horizontales (direction Est/Ouest) dans les régions très peu ou faiblement bâties directement imputables à une erreur logicielle. Toutefois, le travail de développement des outils est en cours, ce qui amènera vraisemblablement à revoir un certain nombre de sites touchés.

## **Incertitudes cartographiques et données populations**

Les données topographiques ainsi que les informations relatives au bâti ou la répartition des populations et leur volume sont susceptibles d'une évolution. L'estimation des populations est faite sur la base du recensement INSEE de 1999. Un réexamen des cartes et du dénombrement pourra être éventuellement envisagé dans les zones où des données actualisées seraient disponibles.

## **Prise en compte des écrans et revêtements de chaussées**

La prise en compte des protections acoustiques (écrans) est liée au modèle de calcul. L'impact sonore des écrans est évalué avec les incertitudes de ce modèle.

Compte tenu de la variabilité des performances acoustiques des couches de roulement, de l'imprécision sur leur état et de la non pérennité de ces performances, la couche de roulement « standard » a été prise en compte dans les calculs.

## **5 Documents de référence**

Guide méthodologique de production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires (SETRA Août 2007)

Guide de bonnes pratiques de la cartographie du bruit stratégique et la production de données associées  
sur l'exposition au bruit (WG-AEN Version 2 13 Janvier 2006)

Normes AFNOR

NFS 31130

NFS 31133

NFS 31085

# ANNEXE

## Principaux résultats de l'évaluation

Estimation du nombre de personnes vivant dans les **bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Lden - Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden							
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	> 68	Total
Total arrondi	57 085	32 122	18 032	3935	537	8 974	111 700

✘ ✘ ✘

Estimation du nombre de personnes vivant dans les **bâtiments d'habitation** par classes de niveaux sonores (Ln - Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln							
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	> 62	Total
Total arrondi	33 478	19 641	3 986	400	79	1 962	57 600

✘ ✘ ✘

Estimation du nombre de bâtiments d'**enseignement** par classes de niveaux sonores (Lden - Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden							
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	> 68	Total
Total arrondi	165	64	31	14	1	24	275

✘ ✘ ✘

Estimation du nombre de bâtiments d'**enseignement** par classes de niveaux sonores (Ln - Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln							
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	> 62	Total
Total arrondi	71	28	16	1	0	6	116

✘ ✘ ✘

Estimation du nombre de bâtiments de **santé** par classes de niveaux sonores  
(Lden - Période journée) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Lden							
dB(A)	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70-75[	[75 et +	> 68	Total
Total arrondi	33	21	4	1	0	1	59

✘ ✘ ✘

Estimation du nombre de bâtiments de **santé** par classes de niveaux sonores  
(Ln - Période nuit) :

Carte des zones exposées au bruit Indicateur Ln							
dB(A)	[50-55[	[55-60[	[60-65[	[65-70[	[70 et +	> 62	Total
Total arrondi	21	4	1	0	0	0	26

✘ ✘ ✘

Superficie totale exposée à des valeurs de Lden supérieures à 55 dB(A), 65 dB(A), 75 dB(A) :

isophones > 55 dB	224,26 km <sup>2</sup>
isophones > 65 dB	64,02 km <sup>2</sup>
isophones > 75 dB	11,27 km <sup>2</sup>



## PRÉFECTURE DE SEINE-ET-MARNE

Direction départementale de l'équipement  
et de l'agriculture  
de Seine-et-Marne

Service environnement et  
prévention des risques

Pôle prévention des risques  
et lutte contre les nuisances

**Arrêté préfectoral 2010/DDEA/SEPR/236  
portant publication des cartes de bruit des  
infrastructures ferroviaires sur le territoire du  
département de Seine-et-Marne, dont le trafic annuel  
est supérieur à 60 000 passages de trains par an**

Le préfet de Seine-et-Marne  
Chevalier de la légion d'honneur,  
Chevalier de l'ordre national du mérite,

**VU** la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

**VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11, transposant cette directive et ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43, relatifs au classement des infrastructures des transports terrestres ;

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

**VU** les arrêtés préfectoraux relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit portant les numéros 99 DAI 1 CV n° 19 du 15 février 1999, 99 DAI 1 CV n° 48 du 12 mars 1999, 99 DAI 1 CV n° 70 du 19 avril 1999, 99 DAI 1 CV n° 102 du 19 mai 1999, 99 DAI 1 CV n° 207 du 24 décembre 1999, 99 DAI 1 CV n° 208 du 24 décembre 1999 et 2000 DAI 1 CV n° 83 du 12 mai 2000 ;

**SUR** proposition du directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture de Seine-et-Marne ;

## ARRÊTE

### Article 1er

Les cartes de bruit des infrastructures ferroviaires dans le département de Seine-et-Marne, concernant les sections suivantes dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains/an, sont arrêtées selon les modalités de l'article 2.

Nom de l'infrastructure	Débutant	Finissant
<b>Régie autonome transports parisiens (RATP)</b>		
RER A	Champs-sur-Marne	Chessy
<b>Réseau ferré de France (RFF)</b>		
<b>Voies ferrées conventionnelles</b>		
Paris – Crépy-en-Valois	Mitry-Mory	Mitry-Mory
Paris – La Ferté-Milon	Chelles	Trilport
Paris – Troyes	Emerainville	Gretz-Armainvilliers
Paris – Montargis	Combs-la-Ville	La Rochette
TGV SUD-EST	Servon	Saint-Germain-Laxis
<b>Lignes à grande vitesse</b>		
TGV NORD	Moussy-le-Neuf	Othis
TGV SUD-EST	Saint-Germain-Laxis	Gravon

### Article 2

Les cartes de bruit annexées au présent arrêté comportent :

- des documents graphiques :

- une représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide des courbes isophones selon l'indicateur Lden allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
- une représentation graphique des zones exposées au bruit de nuit, à l'aide des courbes isophones selon l'indicateur Ln allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
- une représentation graphique des secteurs affectés par le bruit arrêtée en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Lden dépasse :
  - 73 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles ;
  - 68 dB(A) pour les lignes ferroviaires à grande vitesse, dans leur section exclusivement dédiée à des trains à grande vitesse (TGV) circulant à plus de 250 km/h.
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Ln dépasse :

- 65 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles ;
- 62 dB(A) pour les lignes ferroviaires à grande vitesse, dans leur section exclusivement dédiée à des trains à grande vitesse (TGV) circulant à plus de 250 km/h.

- des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiment d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignements et de santé situés dans les zones exposées au bruit, ainsi que les surfaces totales exposées.

- un résumé non technique exposant sommairement la méthodologie employée et comprenant en annexes les principaux résultats de l'évaluation réalisée.

### **Article 3**

Les cartes de bruit seront mises en ligne sur le site Internet de la direction départementale de l'équipement et de l'agriculture de Seine-et-Marne à l'adresse suivante : <http://www.seine-et-marne.equipement-agriculture.gouv.fr/>

Les cartes de bruit en version papier mentionnées dans le présent arrêté seront tenues à la disposition du public à la préfecture de Seine-et-Marne et à la DDEA de Seine-et-Marne au service Environnement et Prévention des risques.

### **Article 4**

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine-et-Marne.

### **Article 5**

Un avis au public faisant connaître les termes du présent arrêté est publié, à la diligence des services de la préfecture de Seine et Marne, dans au moins un journal local diffusé dans le département de Seine et Marne.

### **Article 6**

Le présent arrêté sera notifié pour information aux maires des communes de :

Barbey, Blandy-les-Tours, Brie-Comte-Robert, Brou-sur-Chantereine, Bussy-Saint-Georges, Bussy-Saint-Martin, Chalifert, Champdeuil, Champs-sur-Marne, La Chapelle-Gauthier, Le Châtelet-en-Brie, Chatillon-la-Borde, Cesson, Chelles, Chessy, Chevry-Cossigny, Collégien, Combs-la-Ville, Condé-Sainte-Libiaire, Coubert, Coupvray, Courquetaine, Crégy-les-Meaux, Crisenoy, Croissy-Beaubourg, Dammarie-lès-Lys, Dampmart, Echouboulains, Les Ecrennes, Emerainville, Esbly, Forges, Fouju, La Grande-Paroiisse, Gravon, Gretz-Armainvilliers, Grisy-Suisnes, Isles-les-Villenoy, Jossigny, Lagny-sur-Marne, Le Mée-sur-Seine, Lesches, Lieusaint, Lissy, Lognes, Mareuil-les-Meaux, Marolles-sur-Seine, Meaux, Melun, Misy-sur-Yonne, Mitry-Mory, Moisenay, Moissy-Cramayel, Montereau-Fault-Yonne, Montévrain, Moussy-le-Neuf, Noisiel, Othis, Ozoir-la-Ferrière, Pamfou, Poincy, Pomponne, Pontault-Combault, La Rochette, Roissy-en-Brie, Saint-Germain-Laval, Saint-Germain-Laxis, Saint-Thibault-des-Vignes, Savigny-le-Temple, Serris, Sivry-Courtry, Soignolles-en-Brie, Solers, Thorigny-sur-Marne, La Tombe, Torcy, Trilport, Vaires-sur-Marne, Valence-en-Brie, Vert-Saint-Denis, Villenoy, Villeparisis.

### **Article 7**

Les cartes de bruit mentionnées dans le présent arrêté seront transmises sous format numérique à Réseau Ferré de France (RFF), à la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et aux communes et/ou Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) de l'agglomération de Paris devant réaliser leur plan de prévention du bruit dans l'environnement, le Conseil Général de Seine et Marne, Autoroutes Paris Rhin-Rhône (APRR), SANEF et au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer.

### **Article 8**

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de 2 mois à compter de sa publication.

### **Article 9**

La secrétaire générale de la préfecture de Seine-et-Marne et le directeur départemental de l'équipement et de l'agriculture de Seine-et-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Melun, le 02 juin 2010

Le Préfet,  
Pour le préfet et par délégation,  
La Secrétaire Générale de la  
Préfecture  
*signé*  
Colette DESPREZ

Direction Départementale  
des Territoires  
de Seine-et-Marne

Service environnement et  
prévention des risques

Pôle prévention des risques et  
lutte contre les nuisances

**Arrêté préfectoral 2010/DDT/SEPR n°440 portant publication des cartes de bruit des infrastructures autoroutières non concédées, routières nationales et départementales sur le territoire du département de Seine-et-Marne, dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules par an**

**Le préfet de Seine-et-Marne  
Chevalier de la Légion d'honneur,  
Chevalier de l'Ordre national du Mérite,**

**VU** la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

**VU** le code de l'environnement et notamment ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11, transposant cette directive et ses articles L.571-10 et R.571-32 à R.571-43, relatifs au classement des infrastructures des transports terrestres ;

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

**VU** les arrêtés préfectoraux relatifs au classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit portant les numéros 99 DAI 1 CV 019 du 15 février 1999 , 99 DAI 1 CV 048 du 12 mars 1999 , 99 DAI 1 CV 070 du 19 avril 1999 , 99 DAI 1 CV 102 du 19 mai 1999 , 99 DAI 1 CV 207 du 24 décembre 1999 et 2000 DAI 1 CV 083 du 12 mai 2000 ;

**VU** le décret du Président de la République en date du 1<sup>er</sup> avril 2010 portant nomination de **Monsieur Jean-Michel DREVET**, préfet de Seine-et-Marne ;

**VU** le décret du Président de la République en date du 26 août 2010 portant nomination de **Monsieur Serge GOUTEYRON**, sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

**VU** l'arrêté préfectoral n°10/PCAD/14 du 20 septembre 2010 donnant délégation de signature à **Monsieur Serge GOUTEYRON**, secrétaire général de la préfecture et organisant sa suppléance,

**SUR** proposition du directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;

## ARRETE

### Article 1er

Les cartes de bruit des infrastructures autoroutières non concédées, routières nationales et départementales, dans le département de Seine-et-Marne, concernant les sections suivantes dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an, sont arrêtées selon les modalités de l'article 2 :

<b>Nom de l'infrastructure</b>	<b>Débutant</b>	<b>Finissant</b>
<b>Autoroutes non concédées</b>		
<b>A 6</b>	Saint- Sauveur-sur-Ecole	Saint-Germain-sur-Ecole
<b>A 104</b>	Mitry-Mory	Collegien - A 4
<b>A 140</b>	Mareuil-les-Meaux	Mareuil-les-Meaux
<b>A5A</b>	Lieusaint	Lieusaint
<b>A 4</b>	Lognes	Couilly-Pont-aux-Dames
<b>Routes Nationales</b>		
<b>N 2</b>	Mitry-Mory	Rouvres
<b>N 3</b>	Villeparisis	Chauconin-Neufmoutiers
<b>N 4</b>	Pontault Combault	Châtres
<b>N 104</b>	Champs-sur-Marne	Lieusaint
<b>N 105</b>	Evry-Gregy-sur-Yerres	Vert-Saint-Denis
<b>N 1104</b>	Le-Mesnil-Amelot	Le-Mesnil-Amelot
<b>Routes départementales</b>		
<b>D 10P</b>	Noisiel	Torcy
<b>D 34A</b>	Vaires-sur-Marne	Vaires-sur-Marne
<b>D 199</b>	Champs-sur-Marne	Torcy
<b>D 210</b>	Samois	Samoreau
<b>D 231</b>	Villeneuve-le-Comte	Serris
<b>D 305</b>	Melun	Melun
<b>D 306</b>	Réau	Vert-Saint-Denis
<b>D 372</b>	Dammarie-lès-Lys	Melun
<b>D 436A</b>	Mareuil-les-Meaux	Meaux
<b>D 376</b>	Melun	Dammarie lès Lys
<b>D 471</b>	Pontcarré	Chevry-Cossigny
<b>D 499</b>	Lognes	Noisiel
<b>D 603</b>	Villeparisis	Villeparisis
<b>D 604</b>	Pontault-Combault	Pontault-Combault
<b>D 605</b>	Melun	Maincy
<b>D 605</b>	Montereau-Fault-Yonne	Esmans
<b>D 606</b>	Melun	Fontainebleau

<b>D 606</b>	Ecuelles	Esmans
<b>D 607</b>	Saint-Fargeau-Ponthierry	Pringy
<b>D 607</b>	Barbizon	Grez-sur-Loing
<b>D 619</b>	Servon	Servon
<b>D 637</b>	Cély-en-Bière	Chailly-en-Bière
<b>D 934</b>	Chelles	Brou-sur-Chantereine
<b>D 934</b>	Brou-sur-Chantereine	Couilly-Pont-aux-Dames

## **Article 2**

Les cartes de bruit annexées au présent arrêté comportent :

- une représentation graphique des zones exposées au bruit, à l'aide des courbes isophones selon l'indicateur Lden allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
- une représentation graphique des zones exposées au bruit de nuit, à l'aide des courbes isophones selon l'indicateur Ln allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) ;
- une représentation graphique des secteurs affectés par le bruits arrêtés en application de l'article L 571-10 du code de l'environnement ;
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) ;
- une représentation graphique des zones où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) ;
- des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit, ainsi que les surfaces totales exposées ;
- un résumé non technique exposant sommairement la méthodologie employée et comprenant en annexes les principaux résultats de l'évaluation réalisée.

## **Article 3**

Les cartes de bruit seront mises en ligne sur le site Internet de la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne à l'adresse suivante : <http://www.seine-et-marne.equipement-agriculture.gouv.fr/>

Les cartes de bruit en version papier mentionnées dans le présent arrêté seront tenues à la disposition du public à la préfecture de Seine-et-Marne et à la direction départementale des territoires de Seine-et-Marne, service environnement et prévention des risques.

## **Article 4**

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine-et-Marne.

## **Article 5**

Un avis au public faisant connaître les termes du présent arrêté est publié, par les soins des services de la direction départementale des territoires de Seine et Marne, dans au moins un journal local diffusé dans le département de Seine-et-Marne.

## Article 6

Le présent arrêté sera notifié pour l'information aux maires des communes de :

ANNET-SUR-MARNE	FERRIÈRES	PONTCARRE
AVON	FLEURY-EN-BIÈRE	PRÉCY-SUR-MARNE
BAILLY-ROMAINVILLIERS	FONTAINEBLEAU	PRESLES-EN-BRIE
BARBIZON	FONTENAY-TRESIGNY	PRINGY
BOIS-LE-ROI	FRESNES-SUR-MARNE	QUINCY-VOISINS
BOURRON-MARLOTTE	GOUVERNES	RÉAU
BRIE-COMTE-ROBERT	LA GRANDE-PAROISSE	LA ROCHETTE
BROU-SUR-CHANTEREINE	GRETZ-ARMAINVILLIERS	ROISSY-EN-BRIE
BUSSY-SAINT-GEORGES	GREZ-SUR-LOING	ROUVRES
BUSSY-SAINT-MARTIN	ISLES-LES-VILLENY	RUBELLES
CANNES-ECLUSE	LAGNY-SUR-MARNE	SAINT-FARGEAU-PONTHIERRY
CÉLY-EN-BIÈRE	LESIGNY	SAINT-GERMAIN-SUR-ECOLE
CESSON	LIEUSAIN	SAINT-GERMAIN-SUR-MORIN
CHAILLY-EN-BIÈRE	LOGNES	SAINT-MARD
CHALIFERT	MAGNY-LE-HONGRE	SAINT-PIERRE-LES-NEMOURS
CHAMPS-SUR-MARNE	MAINCY	SAINT-SAUVEUR-SUR-ECOLE
CHARMENTRAY	MAREUIL-LES-MEAUX	SAINT-THIBAUT-DES-VIGNES
CHARNY	MAUREGARD	SAMOIS-SUR-SEINE
CHATRES	MEAUX	SAMOREAU
CHELLES	LE MÉE-SUR-SEINE	SAVIGNY-LE-TEMPLE
CHESSY	MELUN	SERRIS
CHEVRY-COSSIGNY	LE MESNIL-AMELOT	SERVON
CLAYE-SOUILLY	MESSY	THIEUX
COLLÉGIEN	MITRY-MORY	TORCY
COMBS-LA-VILLE	MOISSY-CRAMAYEL	TOURNAN-EN-BRIE
COMPANS	MONTARLOT	VAIRES-SUR-MARNE
CONCHES	MONTEREAU-FAULT- YONNE	VARENNES-SUR-SEINE
COUILLY-PONT-AUX- DAMES	MONTÉVRAIN	VAUX-LE-PENIL
COUPVRAI	MONTRY	VEUX-LES-SABLONS
CROISSY-BEAUBOURG	MOUROUX	VERT-SAINT-DENIS
DAMMARIE-LÈS-LYS	NANTEUIL-LES-MEAUX	VILLENEUVE-LE-COMTE
DAMMARTIN-EN-GOËLE	CHAUCONIN- NEUFMONTIERS	VILLENEUVE-SOUS- DAMMARTIN
ECUELLES	NOISIEL	VILLENY
EMERAINVILLE	OZOIR-LA-FERRIERE	VILLEPARISIS
ESMANS	PERTHES-EN-GATINAIS	VILLE-SAINT-JACQUES
EVRY-GREGY-SUR-YERRE	LE PIN	VILLEVAUDE
FEROLLES-ATTILLY	POMPONNE	VOISENON
	PONTAULT-COMBAULT	VULAINES-SUR-SEINE
	PRINGY	

### **Article 7**

Les cartes de bruit mentionnées dans le présent arrêté seront transmises sous format numérique aux communes et établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) de Seine-et-Marne compétents pour réaliser les plans de prévention du bruit dans l'environnement de l'agglomération de Paris, au conseil général de Seine-et-Marne et au ministère de l'Ecologie, de l'Energie du Développement Durable et de la Mer

### **Article 8**

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Melun dans un délai de deux mois à compter de sa publication.

### **Article 9**

Le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne et le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Melun, le 08 novembre 2010  
Le Préfet,  
Pour le Préfet et par délégation,  
Le Secrétaire Général de la  
Préfecture

*signé*

Serge GOUTEYRON

## **PRÉFÈTE DE SEINE-ET-MARNE**

Direction départementale  
des territoires

Service environnement et prévention des risques  
Pôle prévention des risques  
et lutte contre les nuisances

### **ARRETE PREFECTORAL 2013/DDT/SEPR/20** **portant approbation du plan de prévention du bruit dans l'environnement** **(PPBE) des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat** **dans le département de Seine-et-Marne**

**La préfète de Seine-et-Marne**  
**Officier de la légion d'honneur,**  
**Officier de l'Ordre national du Mérite,**

**VU** la directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement ;

**VU** le code de l'environnement et notamment en ses articles L.572-1 à L.572-11 et R.572-1 à R.572-11 relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

**VU** le décret 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme ;

**VU** le décret du Président de la République en date du 12 juillet 2012 portant nomination de Madame Nicole KLEIN, préfète de Seine-et-Marne ;

**VU** le décret du Président de la République en date du 26 août 2010 portant nomination de Monsieur Serge GOUTEYRON, sous préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

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

**VU** l'arrêté préfectoral n° 2010/DDT/SEPR/440 du 8 novembre 2010 portant publication des cartes de bruit des infrastructures autoroutières non concédées, routières nationales et départementales sur le territoire du département de Seine-et-Marne ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2010/DDT/SEPR/428 du 8 novembre 2010 portant publication des cartes de bruit des infrastructures autoroutières concédées sur le territoire du département de Seine-et-Marne ;

VU la réunion du comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit et de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement en date du 17 février 2012 ;

VU la mise à disposition du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement ayant eu lieu du 06 juin au 06 août 2012

**CONSIDÉRANT** le bilan de la mise à disposition du public du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement annexé au PPBE ;

**SUR** proposition de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

## **ARRETE**

### **Article 1<sup>er</sup>**

Le plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne, établi en application de la première échéance de la directive 2202/49/CE du 25 juin 2002, annexé au présent arrêté, est approuvé.

### **Article 2**

Le PPBE et la note exposant le bilan de la consultation seront mis en ligne sur le site Internet de la Direction Départementale des Territoires de Seine-et-Marne (DDT 77) à l'adresse suivante :

<http://www.seine-et-marne.equipement-agriculture.gouv.fr/>

Ils seront également tenus à la disposition du public, sur support papier au siège de la DDT 77 - Service Environnement et Prévention des Risques - Unité lutte contre les nuisances (288 rue Georges Clemenceau - Parc d'activités Vaux-le-Pénil - 77005 Melun Cedex).

### **Article 3**

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine-et-Marne.

### **Article 4**

Monsieur le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne, le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Melun, le 09 FEV. 2012

La Préfète,

La Préfète,  
Pour la Préfète et par délégation,  
Le Secrétaire Général de la Préfecture

Serge GOÛTEYRON



Janvier 2013

**Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement  
des grandes infrastructures routières relevant  
de l'Etat dans le département de Seine et Marne**

288 rue Georges Clemenceau – Parc d'Activités  
BP 596 – 77005 Melun Cedex

# Rédaction du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Le groupe de travail, chargé de la réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, a été piloté par la Direction Départementale des Territoires de Seine et Marne, assisté du centre d'études techniques de l'Équipement de Melun.

Ce document correspond à la première étape de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 et fait suite à la cartographie du bruit arrêtée par le préfet en juin et novembre 2010.

Ce plan a été élaboré avec la participation des services de la Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône, de la Société des Autoroutes du Nord Est de la France et de la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Île de France . Le Conseil Général de Seine-et-Marne, la Régie Autonome des Transports Parisiens et Réseau Ferré de France ont été associés à ce projet.

# Sommaire

<b><u>1 BRUIT ET SANTÉ</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>1.1 Généralités sur le Bruit</u></b>	<b><u>5</u></b>
<b><u>1.2 - Les multiples effets sur la santé de la pollution sonore</u></b>	<b><u>9</u></b>
<b><u>2 CADRE RÉGLEMENTAIRE EUROPÉEN ET CONTEXTE DU PPBE</u></b>	<b><u>13</u></b>
<b><u>3- LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES</u></b>	<b><u>19</u></b>
<b><u>3.1 Infrastructures concernées par la première échéance de la Directive</u></b>	<b><u>19</u></b>
3.1.1 le réseau routier national	20
3.1.1.1 les autoroutes concédées	20
3.1.1.2 les routes nationales et autoroutes non concédées	21
3.1.2 le réseau routier départemental	22
3.1.3 le réseau ferré	24
3 1 3 1 le réseau Ferré de France (RFF)	24
3 1 3 2 le réseau de la RATP	25
<b><u>3-2 Synthèse des résultats de la cartographie</u></b>	<b><u>26</u></b>
3-2-1 Les cartes de bruit	26
3-2-2 Synthèse des résultats	30
<b><u>4 LES ZONES CALMES</u></b>	<b><u>33</u></b>
<b><u>5 LES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DU BRUIT ET LES MOYENS</u></b>	<b><u>34</u></b>
<b><u>5-1 Les objectifs de réduction de bruit</u></b>	<b><u>34</u></b>
<b><u>5-2 Les moyens de réduction des nuisances aux abords des infrastructures routières</u></b>	<b><u>35</u></b>
<b><u>6 DIX ANNÉES D' ACTIONS (DEPUIS 1998)</u></b>	<b><u>37</u></b>
<b><u>6.1 Mesures de prévention depuis 1998</u></b>	<b><u>37</u></b>
<b><u>6-1-1 Protection des riverains en bordure de voies nouvelles</u></b>	<b><u>37</u></b>

<b><u>6-1-2 Classement sonore des voies.....</u></b>	<b><u>38</u></b>
<b><u>.....</u></b>	<b><u>38</u></b>
<b><u>6-1-3 Création d'une rubrique « bruit» sur le site Internet de la DDT77.....</u></b>	<b><u>41</u></b>
<b><u>6-2 Le recensement des points noirs du bruit (PNB).....</u></b>	<b><u>41</u></b>
<b><u>6-3 Actions curatives effectuées depuis 1998 .....</u></b>	<b><u>44</u></b>
<b><u>7 – PROGRAMME D’ACTIONS 2011-2013 .....</u></b>	<b><u>48</u></b>
<b><u>7-1 Actions de prévention des nuisances sonores.....</u></b>	<b><u>48</u></b>
<b><u>7-2 Actions de réduction des nuisances sonores.....</u></b>	<b><u>49</u></b>
<b><u>8 SYNTHÈSE DES ACTIONS PASSÉES ET À VENIR.....</u></b>	<b><u>55</u></b>
<b><u>9 RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....</u></b>	<b><u>57</u></b>
<b><u>Le Contexte.....</u></b>	<b><u>57</u></b>
<b><u>Les réseaux et zones concernés.....</u></b>	<b><u>57</u></b>
<b><u>Actions de réduction des nuisances sonores réalisées.....</u></b>	<b><u>58</u></b>
<b><u>Actions de réduction des nuisances sonores envisagées.....</u></b>	<b><u>59</u></b>
<b><u>ANNEXES- ACCORDS FORMELS DES MAÎTRES D’OUVRAGE.....</u></b>	<b><u>61</u></b>
<b><u>GLOSSAIRE .....</u></b>	<b><u>65</u></b>

# **1 Bruit et santé**

## **1.1 Généralités sur le Bruit**

### **Distinction entre son et bruit**

Le son se définit comme un signal acoustique contenant une information signifiante pour le récepteur ou/et provoquant une sensation agréable.

Souhaité, recherché, voulu, et même s'il peut lui arriver d'être dangereux pour la santé, il n'est pas perçu comme gênant.

Un son est produit par la mise en vibration :

- d'un objet : frottement, choc (par exemple instruments de musique à cordes ou à percussion).
- de l'air : (par exemple instruments de musique à vent).

Cette mise en vibration engendre des variations de pression se propageant vers le récepteur.

Le son ne se propage pas dans le vide, mais seulement dans un milieu solide, liquide ou gazeux. Sa vitesse de propagation dépend du milieu dans lequel il se propage. Dans l'air, elle est de 340 mètres par seconde.

Un son est caractérisé par :

- son intensité (niveau sonore, exprimé en décibel dB),
- sa hauteur (fréquence, exprimée en hertz Hz),
- sa durée.

### **Le bruit**

Un bruit est composé d'un mélange complexe de sons aléatoires. Il ne contient pas d'information signifiante pour le récepteur ou/et provoque une sensation désagréable.

En général non-désiré, imposé à la population qui le subit, il est gênant, et selon ses caractéristiques, potentiellement dangereux.

L'échelle de perception du bruit ne varie pas comme son intensité physique : "la sensation varie comme le logarithme de l'excitation".

### **Caractéristiques de l'oreille humaine**

#### **La fonction auditive et le décibel (A)**

L'oreille (prise ici au sens large de fonction auditive) a un fonctionnement complexe faisant intervenir à la fois de la physique, de la physiologie et de la psychophysiologie.

Les appareils de mesure de bruit (sonomètres, analyseurs, enregistreurs,... ) sont linéaires.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine perçoit des sons compris entre :

- 0 dB, plus petite variation de pression qu'elle peut détecter (seuil d'audibilité : 0,00002 Pascal),
- 120 dB correspondant au seuil de la douleur (20 Pascal).

De même, l'oreille humaine ne perçoit pas les sons très graves (fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus supérieurs à 20 000 KHz (ultrasons).

Pour tenir compte de cette différence de sensibilité de l'oreille aux sons qui composent le bruit, un filtre de pondération est introduit dans le sonomètre, qui permet de transformer l'appareil en oreille artificielle.

Le filtre le plus courant (A), permet de faire une mesure globale du bruit exprimée en décibels pondéré A, noté dB(A), qui tient compte de la sensibilité de l'oreille humaine moyenne.

De fait, plus le niveau en dB(A) est élevé, plus le son est fort, et plus la gêne est importante.

## Échelle des Intensités



L'environnement sonore se compose d'une multitude de sources de bruit.

Aux bruits liés aux activités humaines, à la vie de la collectivité et des loisirs s'ajoutent les bruits émanant des trafics des infrastructures des transports terrestres.

Les bruits des zones industrielles sont de nos jours plus ou moins écartés des secteurs habités, par contre, les nuisances sonores des trafics des infrastructures terrestres restent dispersées en ville du fait que ces dernières ont vocation à desservir la totalité des zones urbanisées.

Ces secteurs traversés par des flots de véhicules plus ou moins importants, plus ou moins bruyants, sont caractérisés par un indice de nuisances sonores appelé LAeq.

Le LAeq est le niveau moyen de pression acoustique continu équivalent pondéré A, en décibels, déterminé pour un intervalle de temps.

Deux nouveaux indices sont apparus : Lden et Ln

- Le nouvel indice Lden (Leq, day, evening, night) est un indicateur calculant un volume de bruit global (moyen) avec une pondération spécifique pour les périodes de jour, de soirée et de nuit.

$$L_{den} = 10 \log \left( \frac{1}{24} (12 \cdot 10^{L_{Aeq} \text{ journée}/10} + 4 \cdot 10^{(L_{Aeq} \text{ soirée} + 5)/10} + 8 \cdot 10^{L_{Aeq} \text{ nuit} + 10}/10) \right)$$

où les LAeq sont les niveaux en dB(A) de bruit moyen de jour (entre 6h et 18h), de soirée (entre 18h et 22h) et de nuit (entre 22h et 6h).

L'indice Lden correspond à un niveau sonore équivalent sur 24 heures dans lequel les niveaux de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire respectivement une gêne plus importante durant ces périodes.

- Le Ln est l'indicateur de niveau sonore pour la période nocturne (22h-6h)

## Somme des niveaux sonores

### 2 sources sonores de même intensité

Une source sonore multipliée par 2 a son niveau qui augmente seulement de 3 dB, une variation tout juste perceptible par l'oreille humaine. Par exemple, l'addition de 2 sons de 60 dB chacun produits par 2 voitures n'équivaut pas à 120 dB mais à 63 dB. Ceci revient à dire que lorsque le trafic routier diminue de moitié, le gain acoustique sera de 3 dB.



### 10 sources sonores de même intensité

Multiplier par 10 la source de bruit revient à augmenter le niveau sonore de 10 dB, ce qui correspond à un doublement de la sensation auditive. En conséquence, à vitesse constante, il faudrait diviser par 10 le trafic automobile pour réduire de 10 dB le niveau sonore d'une rue.



## 10 dB d'écart entre 2 sources sonores

Lorsqu'il y a 10 dB d'écart entre 2 sources sonores, seule la plus forte est perçue. C'est « l'effet de masque ».



Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	C'est augmenter le niveau sonore de	C'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3dB
4	6 dB	Nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6dB
10	10 dB	De manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100.000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

## **1.2 - Les multiples effets sur la santé de la pollution sonore**

Les bruits de l'environnement, générés par les trafics routiers, ferroviaires et aériens sont à l'origine de divers effets sur la santé des personnes exposées.

Les données dans la suite de ce paragraphe sont en  $L_{Aeq}$  (dBA).

### **Perturbations du sommeil à partir de 30 dB(A)**

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux sonores excessifs est le sommeil. L'audition est en veille permanente, même durant le sommeil. Si les bruits sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraînent pas de réveils des personnes exposées.

Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'événements sonores perturbent l'organisation du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées.

#### Perturbations du temps total du sommeil :

Il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) augmentent la latence d'endormissement de plusieurs minutes.

Des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A), et aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

#### Modification des stades du sommeil :

la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué.

Ces changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme, une réduction quotidienne de la durée du sommeil entraîne une fatigue chronique excessive, de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances et une anxiété chronique.

Elle est source de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

Des effets, notamment cardiovasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

## **Interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A)**

La parole est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, entre 300 et 3 000 hertz.

L'interférence du bruit avec la parole est un processus masquant, rendant la compréhension difficile voire impossible.

Pour qu'un auditeur comprenne parfaitement la parole, la différence entre les niveaux sonores de la parole et du bruit interférent devrait être au moins de 15 dB(A) : puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus gêne la compréhension de la parole.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle.

## **Effets psycho physiologiques à partir de 65-70 dB(A)**

Chez les personnes exposées aux bruits industriels ou des aéroports et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques.

Après une exposition prolongée, des troubles permanents tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique peuvent se développer.

Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de LAeq 24h de 65-70dB(A).

## **Effets sur la concentration**

Le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives, particulièrement chez les enfants.

La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit.

Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre une augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée.

Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail.

## **Effets biologiques extra-auditifs : le stress**

Les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques et de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique.

Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement.

Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

## **Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne**

La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude.

La gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique, ou économique.

Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs.

Des réactions plus importantes sont observées quand le bruit est accompagné de vibrations, contient des composants de basse fréquence, ou comporte des fluctuations fortes et soudaines. Un bruit augmentant avec le temps, comparé à un autre constant, s'accompagne de réactions temporaires plus fortes.

Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Lden sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée.

Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes.

Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

## **Effets subjectifs et comportementaux du bruit**

Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la Santé en 1946 (« un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière.

La gêne « sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué.

La plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis où commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit.

Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

a. De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;

b. Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;

c. Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

### **Déficit auditif dû au bruit supérieur à 80 dB(A) : seuil d'alerte pour l'exposition quotidienne au bruit en milieu de travail.**

Le bruit au travail, l'écoute prolongée de musiques à des niveaux élevés et la pratique d'activités de loisir bruyantes exposent les personnes à des risques d'atteinte grave de l'audition.

Le déficit auditif est défini comme l'augmentation du seuil de l'audition.

Il se produit d'abord pour les fréquences aiguës (3 000-6 000 Hz, avec le plus grand effet à 4000 Hz).

La prolongation de l'exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s'étendra à des fréquences plus graves (2000 Hz et moins) qui sont indispensables pour la communication et compréhension de la parole.

L'ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d'années d'exposition au bruit, et de la sensibilité de l'individu.

La conséquence principale du déficit auditif est l'incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, qui est considérée comme un handicap social grave.

Les bruits perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques n'atteignent pas des intensités directement dommageables pour l'appareil auditif.

Un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie.

# Cadre réglementaire européen et contexte du PPBE

## 2 Cadre réglementaire européen et contexte du PPBE.

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

Cette approche est basée sur l'évaluation de l'exposition au bruit des populations qui s'appuie sur :

- une cartographie de bruit dite « stratégique »,
- une information des populations sur le niveau d'exposition et les effets du bruit sur la santé,
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition.

### **Principaux textes réglementaires :**

- Ordonnance 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE : les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Circulaire du 25 mai 2004 portant sur l'application de l'article L571.10 (ex loi bruit du 31 décembre 1992) et fixant les nouvelles instructions à suivre concernant :
  - les observatoires du bruit des transports terrestres
  - le recensement des points noirs
  - les opérations de résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux
- Arrêté du 4 avril 2006 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- Arrêté du 3 avril 2006 fixe la liste des aéroports concernés par l'application de la directive, dont les aéroports de Paris Charles De Gaulle (95), Paris Le Bourget (93) et Paris Orly (94)
- Circulaires du 7 juin 2007 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.

- Instruction du 23 juillet 2008 précisant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires.

## **2.1 Cadre réglementaire général : sources de bruit et autorités compétentes**

La mise en œuvre de la directive se déroule en **deux phases** :

**Première échéance : 2008-2009** : Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60 000 passages de trains, soit 164 trains/jour ;
- les aérodromes listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Nota Bene :

Les cartes ont été publiées en 2010 en Seine-et-Marne et sont consultables sur le site internet de la direction départementale des territoires :

<http://www.seine-et-marne.equipement-agriculture.gouv.fr/bruit-des-infrastructures-de-r71.html>

L'objet de ce document est le plan de prévention du bruit dans l'environnement associé à ces cartes de bruit.

**Seconde échéance : 2012-2013** : Etablissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour

- les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules, soit 8200 véhicules/jour ;
- les infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour ;
- les aérodromes listés par l'arrêté du 3 avril 2006,
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie et leur PPBE sont :

	Cartographie	PPBE
Agglomérations	EPCI / communes	EPCI / communes
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	collectivités
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet	Préfet

## **2.2 Cadre réglementaire du PPBE des grandes infrastructures de l'Etat**

Le préfet arrête les cartes de bruit et le PPBE concernant les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement relevant de l'Etat.

**Elaboration du PPBE de l'Etat :** Organisation de la démarche

**Le comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit et de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement**, présidé par Monsieur le préfet de Seine et Marne, s'est réuni le 23 Novembre 2007 dans le cadre de l'application de la directive du bruit, pour répondre aux objectifs suivants :

- suivre l'établissement des cartes de bruit des grandes infrastructures et les PPBE pour lesquels le préfet a compétence ;
- suivre l'avancement des cartes d'agglomérations et des PPBE dont la réalisation relève de la compétence des collectivités locales ;
- assurer la coordination de l'ensemble des cartes de bruit et des PPBE du département ;
- définir les modalités de porter à la connaissance du public de l'information pour les infrastructures pour lesquels le préfet a compétence,
- assurer la cohérence de l'information au niveau du département ;
- assurer la remontée d'information aux administrations centrales (DGPR - mission bruit) en vue de leur transmission à la Commission européenne pour les échéances fixées, et en informer les membres du comité de suivi.

La Direction Départementale des Territoires, sous l'autorité du Préfet, pilote les démarches de l'Etat (cartographie, PPBE), assiste les collectivités et assure le secrétariat du comité de suivi.

Un groupe de travail technique a été mis en place. Il réunit les maîtres d'ouvrages des infrastructures nationales, et dans un souci de cohérence départementale, associe les collectivités territoriales gestionnaires d'infrastructures concernées par la directive européenne.

Le PPBE de l'Etat en Seine et Marne est l'aboutissement d'une démarche partenariale entre les sociétés concessionnaires d'autoroutes, la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France (service de maîtrise d'ouvrage des routes non concédées), la direction régionale de réseau ferré de France - RFF (gestionnaires des voies ferrées), la Régie Autonome des Transports Parisiens, les collectivités territoriales et notamment le conseil général de Seine et Marne avec le conseil et l'assistance du CETE-IF de Melun.

Le PPBE concerne les infrastructures de transport terrestre du domaine national :

- les voies sur lesquelles circulent plus de 6 000 000 véhicules par an pour les voies routières,
- les voies sur lesquelles circulent plus de 60 000 trains par an pour les voies ferrées.

## **Les différentes étapes pour l'élaboration du PPBE**

### **Identification des zones bruyantes**

L'objectif de cette étape a été d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites définies par la réglementation. Cette identification a été établie par recoupement de bases de données:

- les cartes de bruit établies par les concessionnaires d'autoroutes et le CETE-IF (cartes publiées en 2010),
- le classement sonore des voies arrêté par le préfet en 1999, 2000 et 2001.
- l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres (routier et ferroviaire) qui a identifié les Zones de Bruit Critique le long du réseau national

### **Mesures de réduction**

Cette étape a été réalisée par les différents gestionnaires : hiérarchisation des priorités de traitement et estimation de leurs coûts. Ces travaux ont permis d'identifier des mesures à programmer sur la durée du présent PPBE, ainsi que les études nécessaires à la programmation des prochaines actions.

### **Elaboration du projet**

La DDT a proposé un projet de PPBE, rassemblant les mesures programmées des différents gestionnaires, discuté et validé dans le cadre d'un groupe de travail spécifique.

### **Consultation du public**

Le projet de PPBE a été mis à la disposition du public selon la procédure précisée dans l'article R.572-9 du code de l'environnement.

Cette consultation s'est déroulée du 06 juin au 6 août 2012.

Suite à cette consultation, la direction départementale des Territoires a établi une synthèse des observations du public. Cette synthèse a été transmise aux différents gestionnaires en vue que ces derniers répondent aux observations du public et modifient éventuellement leur volet du PPBE.

### **Constitution du document final**

Le document final, intégrant les résultats de la consultation et les suites données, constitue le présent PPBE arrêté par le préfet et publié sur le site de la Direction Départementale des Territoires de Seine et Marne.

### **2.3 Les PPBE dans le département de Seine et Marne**

Le PPBE de Réseau Ferré de France est en cours d'élaboration et fera l'objet d'une consultation du public et d'une publication ultérieure.

La seule ligne départementale appartenant à la Régie Autonome des Transports Parisiens est le RER A et ne présente pas de Point Noir du Bruit.

Le réseau routier départemental fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement réalisé par les services du Conseil Général de Seine et Marne.

En Seine et Marne, les 48 communes rattachées à l'agglomération Parisienne sont compétentes pour réaliser leur propre PPBE.

Les PPBE relatifs aux aéroports de Paris – Charles-de-Gaulle et de Paris-Orly sont établis par la Direction Générale de l'Aviation Civile et font l'objet d'une démarche indépendante.

**L'objet du présent PPBE concerne les grandes infrastructures routières relevant de l'Etat dans le département de Seine-et-Marne.**

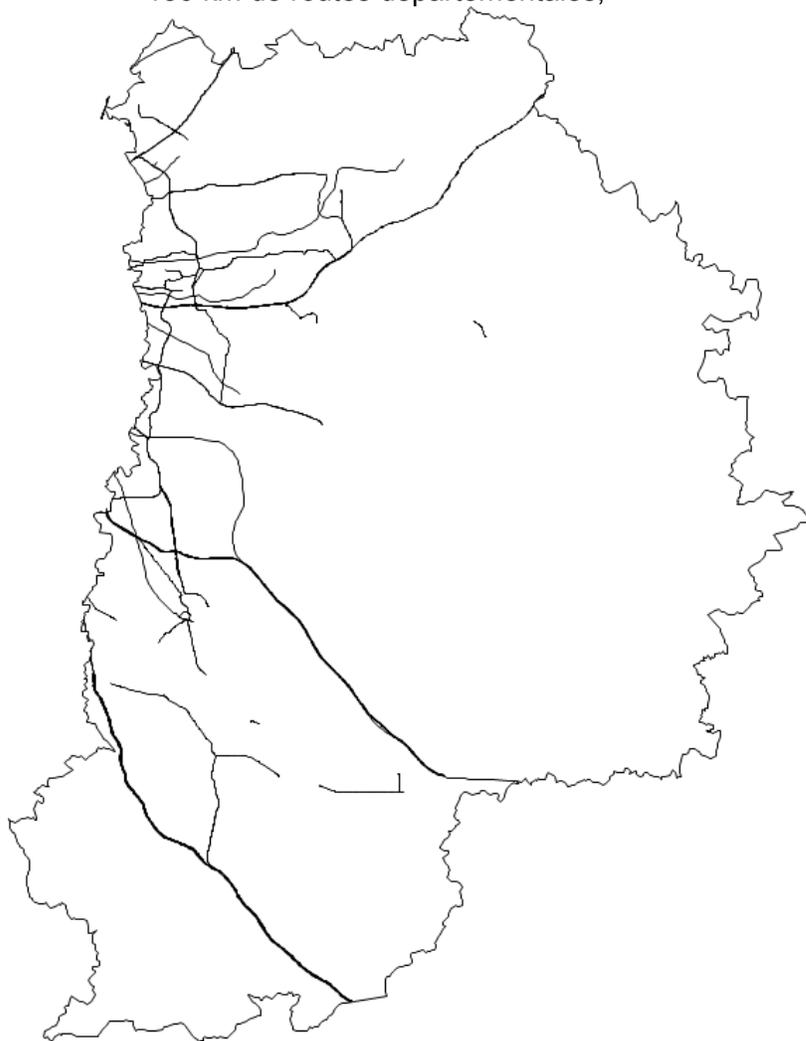
### 3- La cartographie du bruit des infrastructures terrestres

#### 3.1 Infrastructures concernées par la première échéance de la Directive

**En Seine et Marne sont concernées :**

au titre des grandes infrastructures routières:

- 174 km d'autoroutes concédées,
- 133 km de routes nationales et autoroutes non concédées,
- 150 km de routes départementales,



Carte des infrastructures  
routières et ferroviaires  
cartographiées

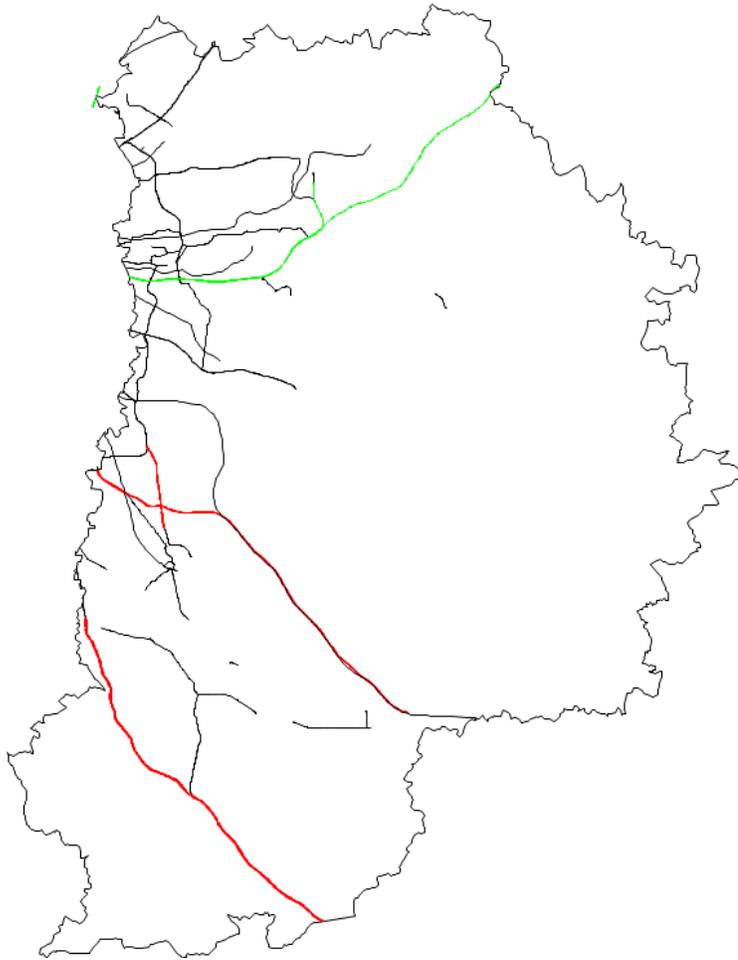
au titre des grandes infrastructures ferrées:

- 131 km du réseau ferré de RFF
- 16.7 Km du réseau ferroviaire de la RATP

### 3.1.1 le réseau routier national

#### 3.1.1.1 les autoroutes concédées

Les grandes infrastructures routières concédées et concernées par la première étape de la directive sont représentées sur la carte ci-dessous. Elles ont été concédées aux sociétés SANEF ET APRR.



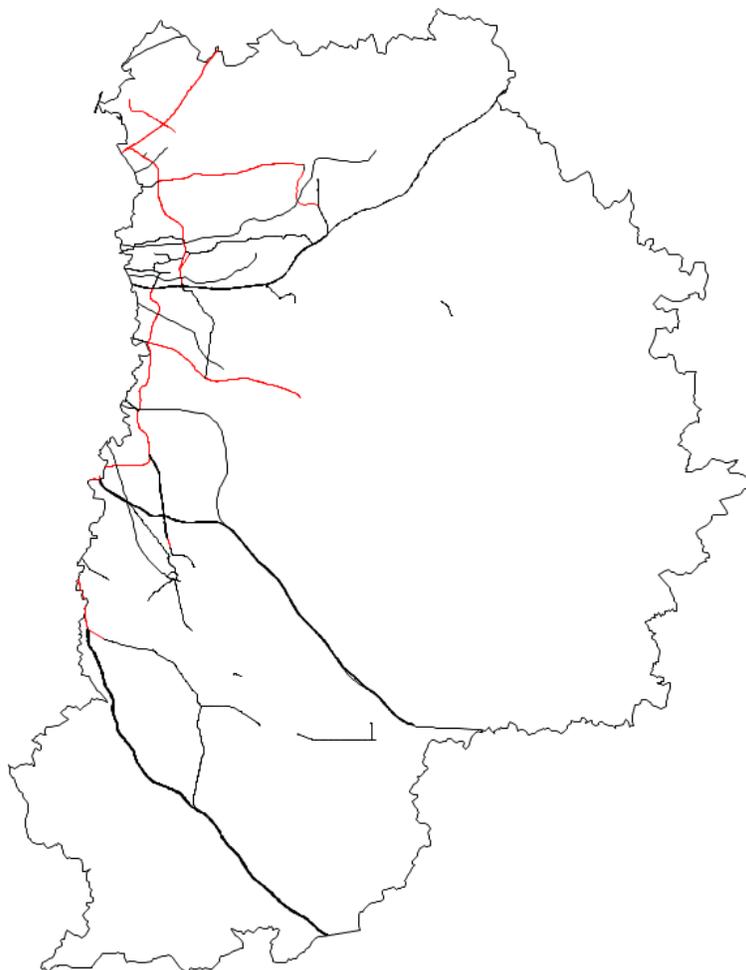
SAPRR rouge  
SANEF vert

Seules les infrastructures routières de plus de 6 000 000 véhicules/an ont été retenues comme le précise la directive européenne

Infrastructure	Débutant	Finissant	Concessionnaire
A1	Mauregard	Mauregard	SANEF
A140	Quincy-Voisins	Mareuil-Les-Meaux	SANEF
A4	Champs-Sur-Marne	Dhuisy	SANEF
A5a	Lieusaint	Réau	APRR
A5b	Evry-Gregy-Sur-Yerre	Vert-Saint-Denis	APRR
A5	Montereau-Sur-Le-Jard	Gravon	APRR
A6	Saint-Germain-Sur-Ecole	Egreville	APRR
A77	Chaintreaux	Souppes-Sur-Loing	APRR

### 3.1.1.2 les routes nationales et autoroutes non concédées

Ces infrastructures routières sont gérées par la direction régionale interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Île de France. Les infrastructures concernées par la première étape de la directive sont représentées sur la carte ci-dessous.

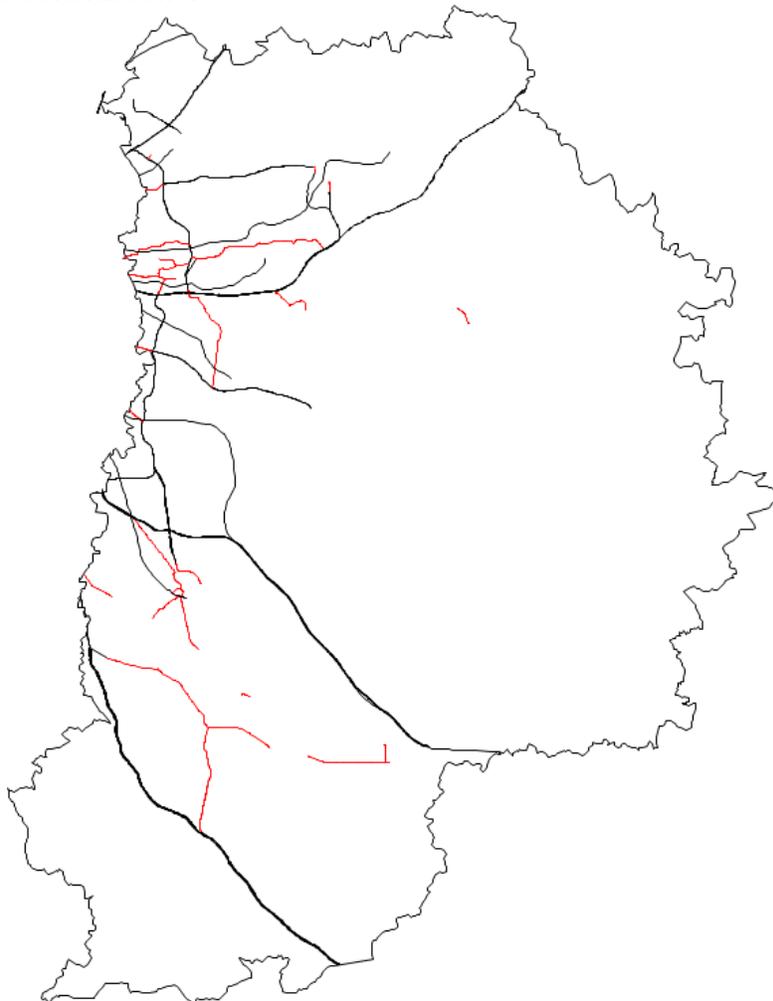


Réseau Etat rouge

Infrastructure	Début	Fin	Gestionnaire
A5a	Lieusaint	Lieusaint	Etat
A5b	Combs-La-Ville	Combs-La-Ville	Etat
A6	St Fargeau-Ponthierry	Perthes	Etat
A104	Mitry-Mory	Collégien	Etat
A140	Villenoy	Mareuil-Les-Meaux	Etat
N2	Mitry-Mory	Rouvres	Etat
N3	Villeparisis	Chauconin-Neufmontiers	Etat
N4	Pontault-Combault	Fontenay-Trésigny	Etat
N19	Servon	Servon	Etat
N37	Cely-En-Bière	Cely-En-Bière	Etat
N104	Champs-sur-Marne	Lieusaint	Etat
N370	Champs-Sur-Marne	Champs-Sur-Marne	Etat
N1104	Le-Mesnil-Amelot	Compans	Etat

### 3.1.2 le réseau routier départemental

A titre indicatif, les axes routiers cartographiés pour lesquels la réalisation du PPBE est à la charge du Conseil Général sont :



Réseau Départemental rouge

Infrastructure	Début	Fin	Gestionnaire
D10p	Noisiel	Torcy	Conseil Général 77
D34	Vaires-Sur-Marne	Torcy	Conseil Général 77
D34A	Chelles	Chelles	Conseil Général 77
D84	Mitry-Mory	Mitry-Mory	Conseil Général 77
D199	Champs-sur-Marne	Torcy	Conseil Général 77
D210	Samois-Sur-Seine	Samoreau-Sur-Seine	Conseil Général 77
D231	Serris	Villeneuve-Le-Comte	Conseil Général 77
D306	Savigny-Le-Temple	Vert-Saint-Denis	Conseil Général 77
D360	Mareuil-Lès-Meaux	Meaux	Conseil Général 77
D372	Dammarié-Les-Lys	Melun	Conseil Général 77
D376	Dammarié-Les-Lys	Melun	Conseil Général 77

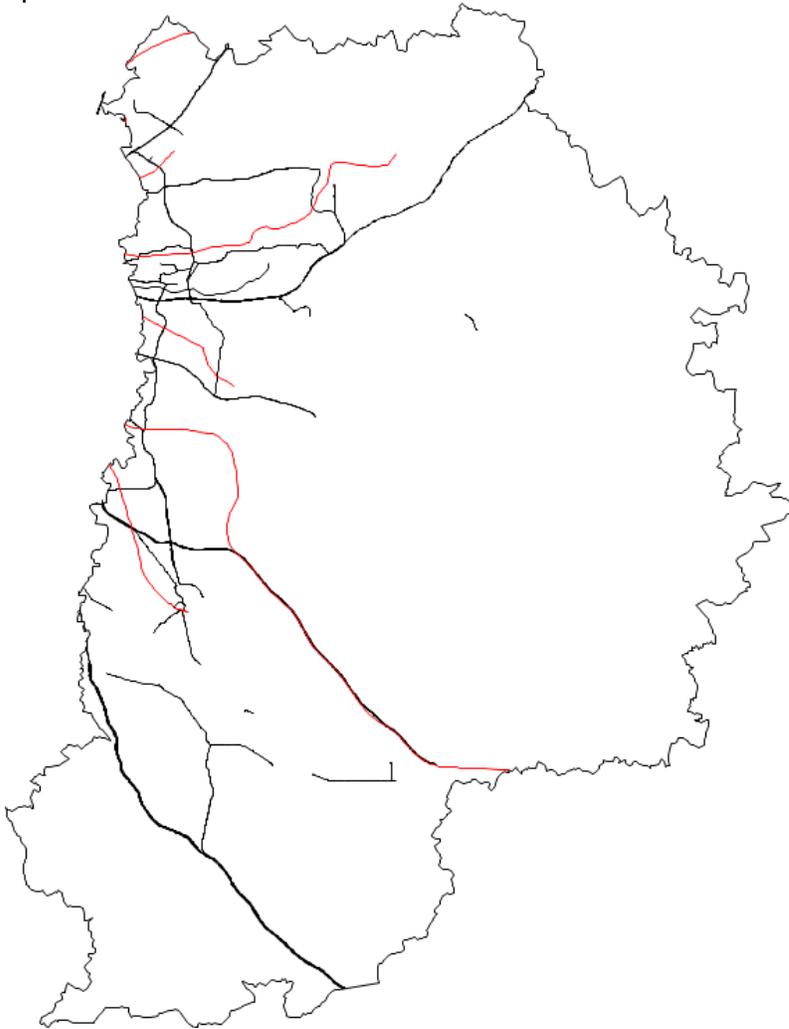
D418	St-Thibault-Les-Vignes	St-Thibault-Les-Vignes	Conseil Général 77
D471	Croissy-Beaubourg	Chevry-Cossigny	Conseil Général 77
D499	Lognes	Noisiel	Conseil Général 77
D603	Villeparisis	Villeparisis	Conseil Général 77
D604	Pontault-Combault	Pontault-Combault	Conseil Général 77
D605	Esmans Melun	Varenes-Sur-Seine Rubelles	Conseil Général 77
D606	Melun Ecuellen	Fontainebleau Esmans	Conseil Général 77
D607	Chailly-En-Bière	Grez-Sur-Loing	Conseil Général 77
D637	Cély-en-Bière	Chailly-en-Bière	Conseil Général 77
D934	Chelles Coulommiers	Couilly-Pont-Aux-Dames Coulommiers	Conseil Général 77

Ce réseau fait l'objet d'un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement réalisé par le Conseil Général de Seine et Marne.

### 3.1.3 le réseau ferré

#### 3 1 3 1 le réseau Ferré de France (RFF)

Le réseau géré par réseau Ferré de France et concerné par la première étape de la directive est représenté sur la carte ci-dessous.



Réseau Ferré de France rouge

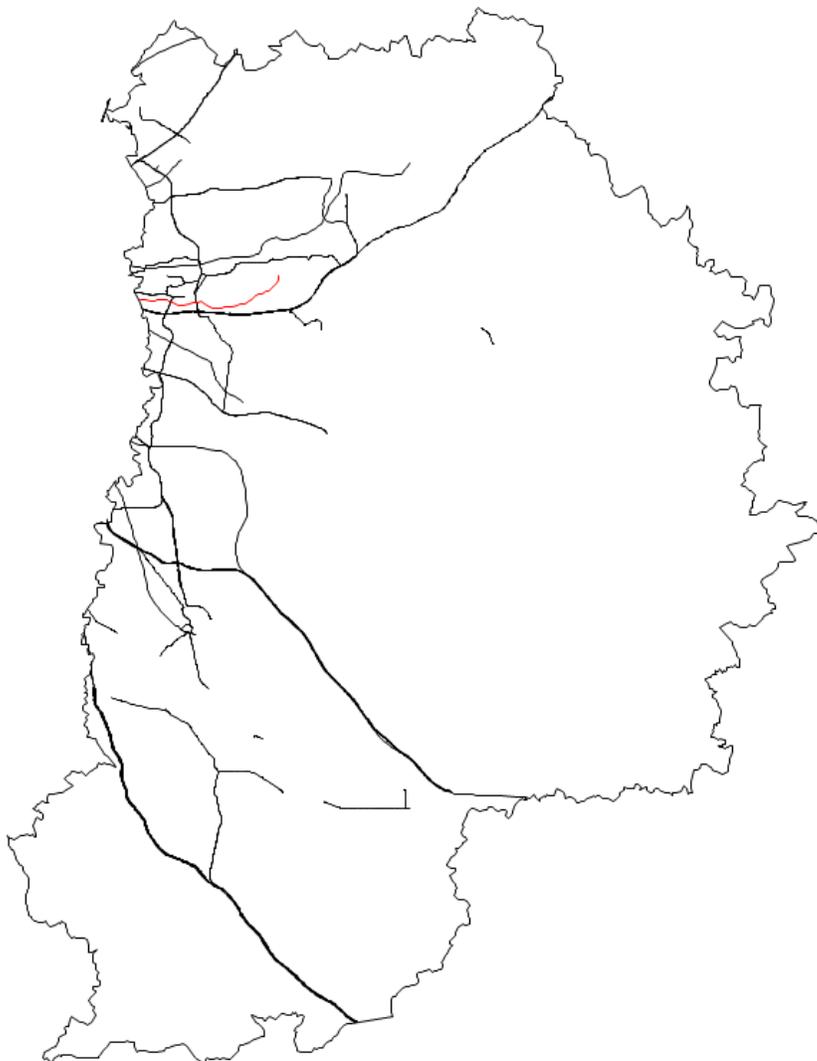
Seules les infrastructures ferroviaires de plus de 60 000 trains/an ont été retenues comme le précise la directive européenne

Ligne	Nom de l'infrastructure	Débutant	Finissant
1000	Paris-Troyes	Emerainville	Gretz-Armainvilliers
70000	Paris-La Ferté Milon	Chelles	Meaux
76000	Aulnay-ss-Bois CDG2	Le-Mesnil-Amelot	Le-Mesnil-Amelot
226000	TGV Nord	Moussy-Le-Neuf	Othis
229000	Paris-Crépy en Valois	Mitry-Mory	Mitry-Mory
752000	TGV Sud-Est	St Germain Laxis	Gravon
752100	TGV Sud-Est	Servon	St Germain Laxis
830000	Paris-Montargis	Combs-La-Ville	La Rochette

Les données relatives aux nuisances sonores dues au trafic ferroviaire feront l'objet d'un PPBE distinct faute de données suffisantes au moment de la rédaction du PPBE.

### 3 1 3 2 le réseau de la RATP

Le réseau ferré géré par la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) concerné par la première étape de la directive est représenté sur la carte ci-dessous.



Réseau RATP rouge

#### Réseau de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP)

Nom de l'infrastructure	Débutant	Finissant
RER A	Champs-Sur-Marne	Chessy

Aucun bâtiment d'habitation ou sensible n'est exposé à des niveaux supérieurs au seuil critique le long de ce tronçon aérien.

## 3-2 Synthèse des résultats de la cartographie

### 3-2-1 Les cartes de bruit

Les cartes de bruit sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a pour objectif principal d'informer et de sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préserver des zones de calme.

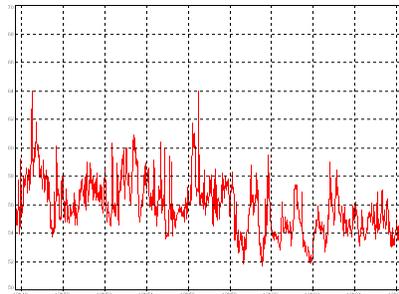
Elles mettent en évidence des situations de fortes nuisances sonores mais ne constituent pas un diagnostic précis du bruit engendré par le trafic des infrastructures. Ces zones de bruit nécessiteront des études complémentaires.

#### Les indicateurs LAeq, Lden, Ln

Le LAeq est le niveau moyen de pression acoustique continu équivalent pondéré A, en décibels, déterminé pour un intervalle de temps.

La courbe ci-après montre des variations de niveaux sonores entre 52 et 64dB(A). Le LAeq, moyenne correspondant à cette période est de 56dB(A)

Abscisses : niveau sonore en db(A)  
Ordonnées : Temps



Deux nouveaux indices sont apparus : Ld en et Ln

Le nouvel indice Lden (Leq, day, evening, night) est un indicateur calculant un volume de bruit global (moyen) avec une pondération spécifique pour les périodes de jour, de soirée et de nuit.

$$Lden = 10 \log \left( \frac{1}{24} (12 \cdot 10^{L_{Aeq} \text{ journée}/10} + 4 \cdot 10^{(L_{Aeq} \text{ soirée} + 5)/10} + 8 \cdot 10^{L_{Aeq} \text{ nuit} + 10}/10) \right)$$

Il correspond à un niveau sonore équivalent sur 24 heures dans lequel les niveaux de soirée et de nuit sont augmentés respectivement de 5 et 10 dB(A) afin de traduire respectivement une gêne plus importante durant ces périodes

Les LAeq sont les niveaux en dB(A) de bruit moyen de jour (entre 6h et 18h), de soirée (entre 18h et 22h) et de nuit (entre 22h et 6h)

Le Ln est l'indicateur de niveau sonore pour la période nocturne (22h-6h)

Les cartes de bruit ont été réalisées avec ces deux indicateurs harmonisés à l'échelle de l'Union Européenne, Lden (pour la période de 24 heures) et Ln (pour la nuit). Les niveaux de bruit sont calculés au moyen de modèles numériques (modélisation) intégrant les principaux paramètres qui influencent le niveau d'émission (trafic, pourcentage poids lourds, fluidité du trafic, vitesse) et la propagation (écrans, merlons, obstacles, bâtiments).

## Les cartes de bruit

Le département est modélisé en informatique en trois dimensions à partir de la BD TOPO de l'Institut Géographique National, base de données actuellement la plus précise. Sur le terrain sont positionnés les bâtiments, les écrans, les merlons et les infrastructures terrestres. Sur ces dernières sont attribués un trafic et différents paramètres, qui contribuent à quantifier leur émission sonore.

Demandés par la directive européenne, les calculs permettent d'obtenir à quatre mètres du sol et tous les 40 mètres des niveaux sonores provenant des infrastructures. Ils sont ensuite présentés sous forme de courbes de mêmes niveaux, dites courbes isophones.

A chaque bâtiment est attribué le niveau sonore maximum calculé en façade et à 4 mètres du sol. Une petite portion de façade touchée par un niveau sonore élevé fait que ce dernier est attribué à l'ensemble du bâtiment.

## Les valeurs limites définies par la directive européenne

Les valeurs limites qui concernent les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé, sont détaillées dans le tableau ci-après.

Indicateurs	Valeurs limites en dB(A) Route ou voie ferrée			Activité industrielle
	55 <b>Aérodrome</b>	68 <b>à grande vitesse</b>	73 <b>conventionnelle</b>	
Lden				71
Ln	-	62	65	60

Ces valeurs sont identiques pour les cas de multi-exposition route/route, route/fer et fer/fer.

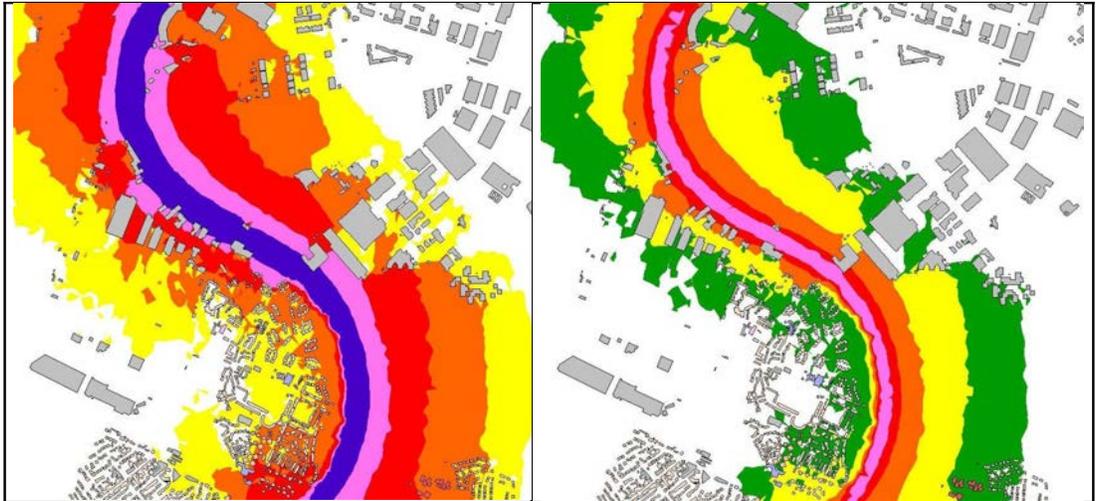
Elles correspondent au seuil à partir duquel les bâtiments sont considérés comme exposés à un niveau de bruit trop important.

## Les différentes cartes:

Comme la directive le précise, les zones exposées au bruit des grandes infrastructures de transport sont représentées par 5 types de cartes

### Cartes de type « a » :

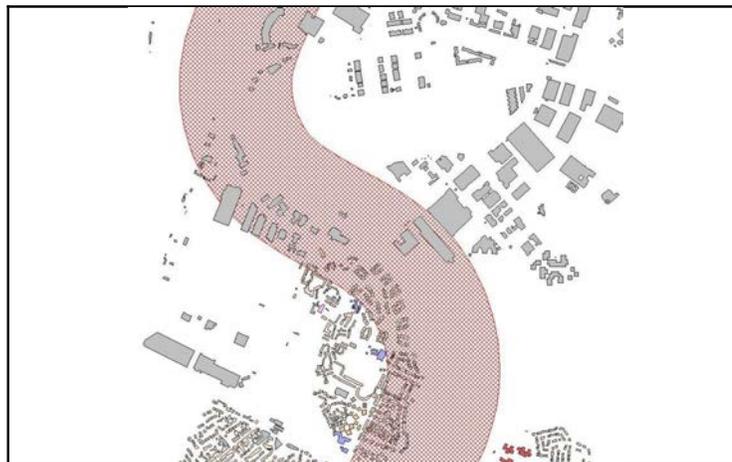
- indicateur Lden : carte correspondant à la période de 24 heures, niveaux sonores représentés par palier de 5 dB(A) à partir de 55 dB(A) .
- indicateur Ln : carte représentant la période nocturne par palier de 5dB(A) à partir de 50 dB(A).



Carte de type « a » Lden

Carte de type « a » Ln

**Carte de type « b » :** cette carte représente les zones affectées par le bruit suivant les classements sonores des voies arrêtés par le préfet en application de l'article R571-32 du code de l'environnement (Voies classées de 1 à 5)



Carte de type « b » : zone affectée par le classement sonore

### **Cartes de type « c »**

- indicateur Lden : carte des zones où les valeurs limites Lden mentionnées à l'article L572-6 du code de l'environnement sont dépassées (période de 24h)
- indicateur Ln : carte des zones où les valeurs limites sont dépassées selon l'indicateur Ln (période nocturne).



Carte de type « c » Lden

Carte de type « c » Ln

Les cartes de bruit ainsi réalisées, sont ensuite croisées avec les bases de données afin d'estimer la population exposée et de recenser le nombre de bâtiments d'enseignement et de santé touchés.

### **Arrêtés préfectoraux en Seine et Marne**

Dans le département de Seine et Marne, les cartes de bruit relatives aux grandes infrastructures ont été approuvées par le préfet :

\*Par l'arrêté N°2010/DDT/SEPR/440 en date du 8 novembre 2010 pour les routes nationales non concédées (routes Nationales et Départementales) .

\*Par l'arrêté N°2010/DDT/SEPR/428 en date du 8 novembre 2010 pour les routes nationales concédées de la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) et de la Société des Autoroutes du Nord Est de la France (SANEF).

\*Par l'arrêté N°2010/DDEA/SEPR/236 en date du 2 juin 2010 pour les infrastructures ferroviaires de Réseau Ferré de France (RFF) et de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

### 3-2-2 Synthèse des résultats

#### Situations de mono-exposition routière

Un bâtiment et ses occupants se trouvent en situation de mono-exposition quand ceux-ci ne sont exposés qu'à une seule source de bruit.

Les tableaux suivants rassemblent les populations et le nombre de bâtiments sensibles exposés aux valeurs limites définies par la directive européenne.

Ces résultats découlent du dénombrement réalisé à partir des cartes.

#### Réseau non concédé Etat

Le dénombrement de population a été réalisé en suivant la méthode définie par le guide méthodologique « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires » SETRA - Août 2008.

Le Mode d'Occupation du Sol (MOS), base fournie par l'IAURIF, associe dans une même catégorie les bâtiments d'habitation et des bâtiments autres (sans habitant) tels que bureaux, commerces, granges, etc. Des erreurs possibles de destination lors du croisement avec la base bâtiment peuvent entraîner des surestimations ou sous-estimations des populations exposées. La population qui provient de la base INSEE est recensée par îlots qui regroupent un nombre plus ou moins important de bâtiments.

La méthode de dénombrement consiste à répartir la population par bâtiment au prorata de la surface de plancher totale de chaque bâtiment (surface au sol multipliée par le nombre d'étage).

Le niveau sonore associé à toute la population du bâtiment est donc le plus fort constaté en façade à une hauteur de 4 mètres.

Cette méthode harmonisée au niveau européen a tendance à surestimer la population touchée

Axe	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
	Population Exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé	Population exposée	Bâtiment D'enseignement	Bâtiment de santé
A6	0	0	0	0	0	0
A104	263	0	0	11	0	0
N2	0	0	0	0	0	0
N3	351	0	0	43	0	0
N4	273	0	0	156	0	0
N104	581	5	0	200	3	0
N105	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	1468	5	0	410	3	0

## Réseau concédé APRR

L'identification des bâtiments dépassant la valeur limite a été réalisée par APRR en s'appuyant sur une modélisation spécifique des niveaux sonores en façades des habitations.

L'évaluation des personnes touchées a été réalisée à partir d'un décompte de deux personnes en moyenne par logement.

Le dénombrement obtenu suite à la réalisation des cartes de la directive européenne a permis de dénombrer sur l'ensemble du réseau :

Autoroute	Nombre de personnes exposées à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites (Lden ou Ln)
A5	Pas de population concernée
A5a	Pas de population concernée
A6	200 dont <b>2 en Seine et Marne (*)</b>
A105	Pas de population concernée

(\*) Cette estimation est arrondie à la centaine près et ne tient pas compte des habitations exposées ayant fait l'objet de traitement de façades, ni des aménagements réalisés entre 2006 et 2009.

## Réseau concédé SANEF

Les résultats ci-dessous sont directement issus de l'analyse de la Société SANEF des données produites dans le cadre de la cartographie de l'ensemble du linéaire routier.

L'évaluation des personnes touchées a été réalisée à partir d'un décompte de deux personnes en moyenne par logement.

Le dénombrement obtenu suite à la réalisation des cartes de la directive européenne a permis de dénombrer sur l'ensemble du réseau :

Axe	Lden > valeur limite 68 dB(A)			Ln > valeur limite 62 dB(A)		
	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé	Population exposée	Bâtiment d'enseignement	Bâtiment de santé
A4	10	0	0	4	0	0

### Situations de multi-exposition route / fer ou route / route :

Les zones de multi-exposition se situent dans des secteurs exposés à plusieurs sources de bruit émanant des trafics de différentes infrastructures de transports terrestres. Ces zones se situent à l'intersection d'infrastructures ou dans des secteurs où leurs tracés sont parallèles et proches l'un de l'autre.

Le seuil limite peut être dépassé par le cumul de deux niveaux sonores inférieurs de peu à ce même seuil.

Dans le département de Seine et Marne, lors de cette première phase de la Directive, il n'existe aucune multi-exposition route/route ou route/fer en ce qui concerne le réseau strictement Etat.

Concernant la multi-exposition entre le réseau départemental et le réseau national, trois sites ressortent du croisement des cartes de la directive.

Communes concernées	Réseaux concernés		Nombre de bâtiments Exposés
	Etat	Autre	
Chelles	RFF	D934	2
Couilly - Pont Aux Dames	A4	D934	4
Melun / Dammarie Les Lys	RFF	D372/D376/D606	9 (Melun) / 28 (Dammarie)

Ce dénombrement nécessite des études plus approfondies : mesures acoustiques et vérifications du critère d'antériorité (la définition du critère d'antériorité est donnée page 44).

Le retard pris par Réseau Ferré de France ne permet pas à ce jour d'envisager des réponses à ces zones de bruit critiques dans le cadre de l'élaboration de ce PPBE.

## 4 Les zones calmes

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver

**La notion de « zone calme »** est intégrée dans le code de l'environnement (Article L.572-6) : « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Ainsi, la thématique du bruit est placée au centre de la réflexion concernant ces zones.

Les valeurs seuils peuvent être différentes suivant que les zones se situent en agglomération ou en rase campagne.

Ainsi peuvent être retenus en ville les coulées vertes, les parcs et squares, les terrains de sports et de loisirs, d'une façon générale toutes les zones de détente gérées par les communes. Le seuil retenu peut différer suivant l'importance de la commune, des activités au sein de celle-ci et des infrastructures qui la traversent : le bruit de fond variant en fonction de ces paramètres.

Hors agglomération, les parcs nationaux, les forêts domaniales, les châteaux et parcs nationaux attenants, les zones de loisirs, les berges de rivières peuvent être retenus en tant que zone calme.

La cartographie stratégique du bruit lors de la première phase de la Directive, avec la prise en compte uniquement des voies routières de plus de 6 000 000 de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 60 000 passages de trains par an, ne permet pas d'avoir une idée suffisamment précise de l'exposition au bruit des différentes zones constituant le département.

De ce fait, il paraît judicieux de déterminer les zones calmes lors de la seconde phase de la Directive, qui demande de cartographier les routes de plus de 3 000 000 de véhicules par an et les voies ferrées de plus de 30 000 passages de convois par an.

Un groupe de travail a été créé au niveau régional, en vue de définir des critères homogènes permettant d'arrêter une définition des zones calmes.

L'Etat ne disposant que de très peu d'emprises foncières, la Direction Départementale des Territoires accepte de se concerter avec toutes agglomérations et communes désirant créer ou préserver une zone calme à proximité d'une infrastructure nationale.

## 5 Les objectifs de réduction du bruit et les moyens

### 5-1 Les objectifs de réduction de bruit

La directive européenne 2002/49/CE ne définit aucun objectif quantifié en terme de réduction de bruit.

Sa transposition dans la réglementation française fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit (PNB) du réseau national et fixées par la circulaire du 25 mai 2004.

Pour le traitement de ces zones, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des points noirs du bruit définis par la circulaire citée ci dessus.

Pour atteindre l'objectif, plusieurs actions sont possibles :

- réduction du bruit à la source par l'édification d'écran, de merlon..
- renforcement de l'isolement acoustique des façades des bâtiments exposés
- combinaison des deux solutions précédentes
- réalisation d'une couverture totale ou partielle de la voie
- création d'une déviation.

Les objectifs à atteindre en façade des bâtiments exposés, lors de la mise en place d'une protection du bruit à la source, en limite de plate-forme, sont les suivantes

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source dB(A)			
Indicateurs de bruit	Route et / ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV + voie conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h)$	65	68	68
$L_{Aeq}(22h-6h)$	60	63	63
$L_{Aeq}(6h-18h)$	65		
$L_{Aeq}(18h-22h)$	65		

Lors d'un renforcement de l'isolement acoustique des façades par changement des ouvertures, traitement des entrées d'air, les objectifs à atteindre sont:

<b>Objectifs isolement acoustique <math>D_{nT,A,tr}</math> en dB(A)</b>			
	Route ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV + voie conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40	$I_f(6h-22h) - 40$	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40	$I_f(22h-6h) - 35$	
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40		
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35		
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30	

$D_{nT,A,t}$  : Indice d'isolement acoustique, qui correspond à l'atténuation obtenue par la présence d'une paroi séparant deux espaces contigus.

$I_f$  est l'indicateur de gêne ferroviaire ( $I_{f,jour} = LAeq(6\text{ h-}22\text{ h}) - 3\text{ dB(A)}$ ,  $I_{f,nuit} = LAeq(22\text{ h-}6\text{ h}) - 3\text{ dB(A)}$ ).

## 5-2 Les moyens de réduction des nuisances aux abords des infrastructures routières

Les nuisances sonores générées par le trafic des infrastructures terrestres routières comme ferroviaires dépendent de plusieurs critères : des infrastructures, du matériel y circulant et des conditions de propagation aux abords de ces dernières.

Différentes actions peuvent être envisagées pour limiter les niveaux de bruit généré par le trafic des infrastructures terrestres

### Protections à la source

La mise en place de protections à la source consiste à interposer un obstacle en limite de l'infrastructure entre la source de bruit et les habitations riveraines.

Plusieurs types de protections permettent de diminuer la propagation du bruit et d'atténuer les nuisances sonores.

- les écrans, les buttes de terre généralement édifiés pour protéger les zones pavillonnaires,
- les casquettes, les couvertures partielles ou totales plus appropriées à la protection des immeubles élevés et proches de l'infrastructure.

La limitation volontaire à 6 mètres de la hauteur des écrans peut s'accompagner d'une mesure complémentaire : l'isolation acoustique des façades

### **Isolation acoustique de façades**

Cette solution est préconisée, lorsque l'implantation d'un écran ne permet pas à lui seul d'atteindre l'objectif fixé aux étages supérieurs d'un immeuble ou dans le cas d'un ou plusieurs pavillon(s) isolé(s) pour lequel l'édification d'un écran paraît économiquement inadaptée.

L'isolation acoustique d'un local vis-à-vis de l'extérieur dépend de plusieurs paramètres : la nature de la paroi (lourde ou légère), de la paroi vitrée (simple ou double vitrage équipé d'une vitre épaisse), des entrées d'air (simple ou acoustique), du type de coffre de volet roulant.

En général, le changement des ouvertures avec pose d'un double vitrage dont l'un épais et la mise en place d'entrées d'air acoustiques permettent d'atteindre l'objectif fixé.

### **Les revêtements de chaussée acoustiques**

Le bruit de contact des pneumatiques sur la chaussée résulte des caractéristiques du pneumatique et de ceux du revêtement de chaussée.

Les fabricants d'enrobé proposent toute une gamme de produit avec des performances acoustiques différentes. Les enrobés (BBDr, BBTM, BBUM, etc), de part leurs granulométries, leurs constituants peuvent avoir un écart de niveau sonore à l'émission de l'ordre de 10 dB(A) pour les plus extrêmes d'entre eux.

La réduction de l'émission sonore du contact pneumatique-revêtement se retrouve en façade des bâtiments exposés, et peut être de l'ordre de 3 à 5 dB(A) suivant le type d'enrobé.

### **La modération des vitesses**

L'émission sonore d'un véhicule léger combine le bruit produit par le moteur et ses équipements annexes (boîte de vitesses, transmission, échappement), et celui du contact pneumatique chaussée. Pour un véhicule léger, le bruit moteur est prépondérant pour une vitesse inférieure à 50 km/h et au-delà le bruit de contact pneumatique chaussée prédomine.

Ainsi une réduction de 10 km/h de la vitesse sur une grande infrastructure routière s'accompagne d'une baisse de l'émission sonore d'environ 1dB(A).

## 6 Dix années d'actions (depuis 1998)

L'article R572-8 du code de l'environnement précise que le PPBE doit recenser toutes les mesures réalisées durant les dix années précédentes. Les efforts entrepris par l'Etat pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres nationales ont été engagés dès 1978, date de la première réglementation relative à la lutte contre les nuisances sonores. Il se situe à trois niveaux : des mesures de prévention, l'amélioration de la connaissance des points noirs bruit et la réalisation d'actions curatives.

### 6.1 Mesures de prévention depuis 1998

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières et ferroviaires s'articule autour du principe d'antériorité. Lors de la construction d'une infrastructure routière ou ferroviaire, le maître d'ouvrage se doit de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

#### **6-1-1 Protection des riverains en bordure de voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires et notamment l'Etat sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes à la réglementation. Les articles R571-44 à R571-52 précisent les prescriptions applicables et les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

Niveaux maximaux admissibles en façade des bâtiments pour la contribution sonore d'une infrastructure nouvelle

Usage et nature	LAeq(6h-22h)	LAeq(22h-6h)
logements en ambiance sonore modérée	60 dB(A)	55 dB(A)
autres logements	65 dB(A)	60 dB(A)
établissements d'enseignement	60 dB(A)	
établissements de soins, santé, action sociale	60 dB(A)	55 dB(A)
bureaux en ambiance sonore dégradée	65 dB(A)	

Pour toutes les nouvelles infrastructures le traitement du bruit à la source est privilégié : optimisation du tracé, du profil en travers, protections acoustiques en bordure du projet (butte, écrans) lorsque les objectifs sont dépassés, et en dernier recours, protection des locaux sensibles par traitement acoustique des façades.

Toutes les protections sont dimensionnées en tenant compte d'un trafic à long terme (+20ans) ou un trafic dit de saturation acoustique (bruit maximum d'un trafic autoroutier).

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire du 15 décembre 1992.

## **6-1-2 Classement sonore des voies**

L'article L.571-10 du Code de l'Environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit dû au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R.571-32 à R.571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le Préfet de département définit par arrêté la catégorie sonore des infrastructures et les zones affectées par le bruit des infrastructures de transports terrestres concernées.

### **Les infrastructures classées sont :**

- voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel supérieur ou égal à 5000 véhicules/jours
- lignes ferroviaires interurbaines : trafic 50 trains/jour
- lignes ferroviaires urbaines : trafic 100 trains/jour
- lignes de transports en commun en site propre : trafic 100 autobus/jour

**Le classement comporte 5 catégories :**

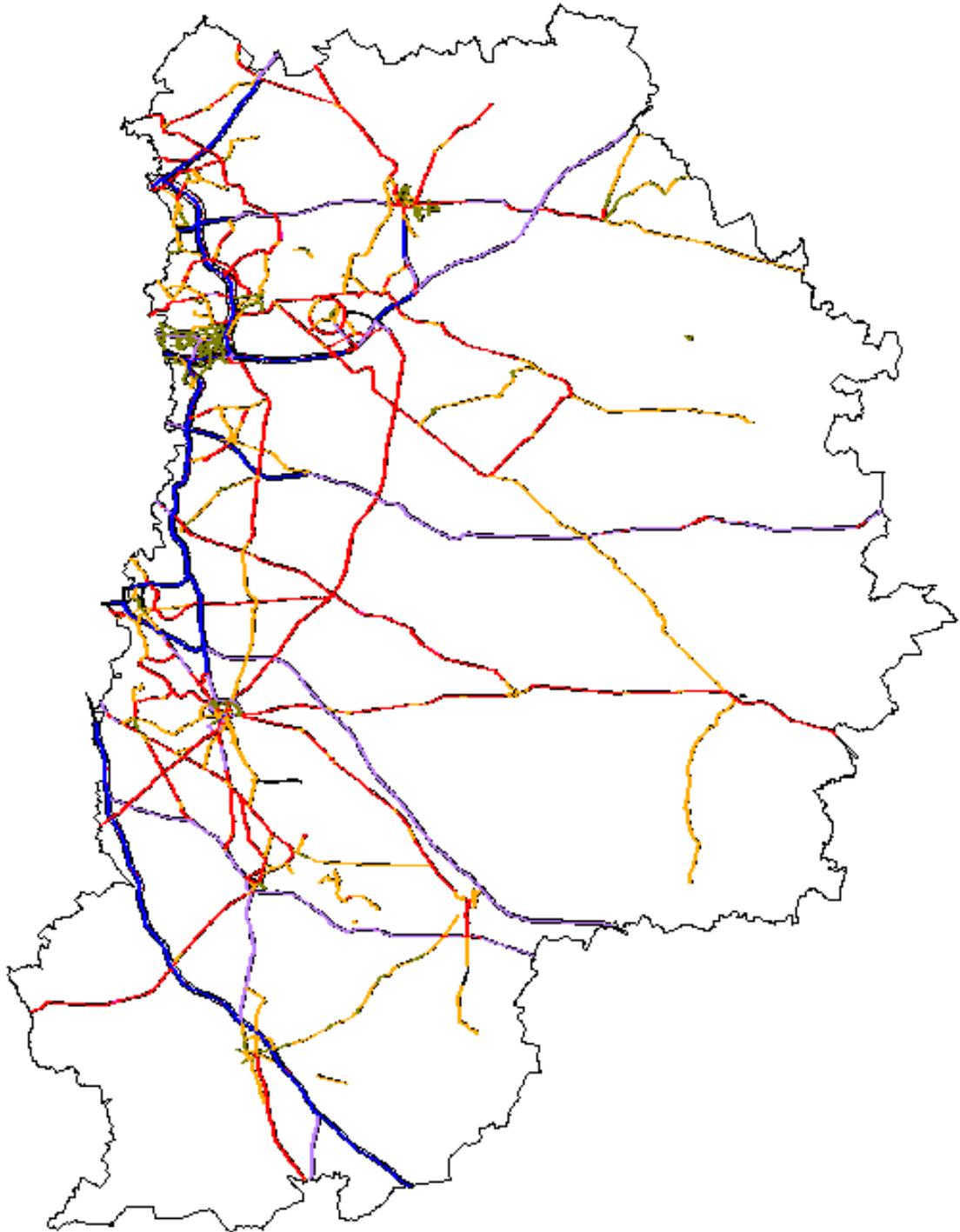
<b>Catégorie de classement de l'infrastructure</b>	<b>Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB (A)</b>	<b>Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)</b>	<b>Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure</b>
<b>1</b>	L > 81	L > 76	d = 300 m
<b>2</b>	76 < L < 81	71 < L < 76	d = 250 m
<b>3</b>	70 < L < 76	65 < L < 71	d = 100 m
<b>4</b>	65 < L < 70	60 < L < 65	d = 30 m
<b>5</b>	60 < L < 65	55 < L < 60	d = 10 m

La Direction Départementale des Territoires conduit les études nécessaires pour classer les voies en fonction de l'importance du trafic et consulte les autorités compétentes intéressées par le classement.

Dans le département de Seine et Marne le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées durant l'année 1999 avec des mises à jour en 2000 et 2001. Il est consultable sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de Seine et Marne.

Les autorités compétentes doivent reporter ces informations dans le PLU/POS et lors de la délivrance de certificat d'urbanisme, informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Ponctuellement, des contrôles de la réglementation de la construction sont réalisés chaque année dans des opérations immobilières afin de vérifier si les règles d'isolement acoustique vis à vis des bruits extérieurs et découlant du classement sonore sont bien respectées.



Catégories

Blue	5
Purple	4
Red	3
Orange	2
Yellow	1

**Classement des réseaux routiers concédés et non concédé dans le département de Seine et Marne**

### **6-1-3 Création d'une rubrique « bruit » sur le site Internet de la DDT77**

Une rubrique sur le site Internet de la Direction Départementale des Territoires a été créée spécifiquement pour le bruit « bruit des infrastructures et transports terrestres »,

Sur le site deux informations sont actuellement en ligne

-Classement sonore des infrastructures de transport terrestres

La méthodologie du classement est explicitée et le détail des arrêtés préfectoraux donné pour chaque commune concernée

-Évaluation et gestion du bruit dans l'environnement

Après avoir cité les objectifs de la Directive européenne 2002/49/CE, le site permet l'accès aux cartes de bruit de la première échéance

### **6-2 Le recensement des points noirs du bruit (PNB)**

L'Etat a lancé en 2001, la mise en place des observatoires départementaux du bruit des infrastructures de transports terrestres. La constitution de l'observatoire s'inscrit dans la politique nationale de résorption des points noirs bruit (PNB). Le préfet est chargé de sa mise en place en s'appuyant sur la Direction Départementale des Territoires.

**Le comité départemental de suivi de l'observatoire du bruit et de l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement**, présidé par Monsieur le préfet de Seine et Marne, s'est réuni le 23 Novembre 2007.

Ses objectifs sont les suivants :

- recenser les secteurs très affectés par le bruit (Zone de Bruit Critique)  
Des empreintes sonores sont définies autour des voies classées du département. Tous les secteurs comportant des bâtiments dits sensibles (logements, santé, enseignement) sont répertoriés et déclarés Zones de Bruit Critique ( $L_{den} \geq 68$  dB(A) et  $L_n \geq 62$  dB(A))
- identifier les Points Noirs du Bruit : des investigations sur le terrain permettent de valider et compléter les informations : les bâtiments, suivant certaines conditions, sont déclarés PNB jour, nuit ou PNB jour et nuit et leurs occupants dénombrés
- déterminer les actions à envisager pour les résorber : après avoir hiérarchisé les Points Noirs du Bruit, les actions de résorption sont déterminées et leurs financements programmés
- suivre les actions de rattrapage
- établir des bilans et communiquer

L'observatoire du bruit de la Seine et Marne a été mis en place par les services de la Direction Départementale des Territoires en 2007.

### **Le classement d'un bâtiment en Point Noir du Bruit**

Le classement en Point Noir du bruit nécessite trois conditions :

- être classé bâtiment sensible : habitation, enseignement ou de santé
- avoir une façade exposée à un niveau supérieur ou égal à une valeur limite d'exposition sonore
- répondre au critère d'antériorité

### **Le critère d'antériorité**

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

- d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- 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 :
  - la publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure
  - la 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 R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables
  - l'inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables
  - la mise en service de l'infrastructure
  - la publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés
- des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs...) 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 L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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 bâtiment et non à la personne.

Le croisement des données de la cartographie européenne et celles de l'observatoire, et le diagnostic plus précis permettent, en tenant compte du critère d'antériorité de faire ressortir les Points Noirs du Bruit.

### **Le Réseau Etat non concédé**

Infrastructure	Population exposée	Nombre de PNB
N2	12	3
N3	340	62
N4	374	13
N36	28	8
N104	72	18
A104	8	2

L'observatoire a permis de dénombrer 106 Points Noirs du Bruit sur les axes routiers nationaux non concédés de plus de 16 400 véhicules jour

### **Réseau APRR**

Un seul bâtiment Point Noir du Bruit est recensé en bordure de l'autoroute A6

Infrastructure	Population exposée	Nombre de PNB
A6	2	1

### **Réseau SANEF**

Les bâtiments ayant déjà fait l'objet d'Isolément de Façade ou n'ayant pas l'antériorité ne sont pas repris dans les « à traiter ».

A4 Communes	Nombre de bâtiments potentiellement PNB				Nombre de logements	
	Supérieur au seuil	Déjà protégés	Sans antériorité	à traiter	> seuil PNB	À traiter
Collégien	1	0	1	0	1	0
Couilly-Pont-aux Dames	2	0	0	2	2	2
Coutevroult	2	0	1	1	2	1
Total	5	0	2	3	5	3

Après vérification du critère d'antériorité des bâtiments identifiés comme potentiels PNB, il s'avère que 3 bâtiments seulement sont concernés sur les 5 initialement identifiés.

Le résultat de ce dénombrement est ainsi :

Nombre de sites PNB	Nombre de bâtiments PNB	Nombre de personnes
2	3	6

## **6-3 Actions curatives effectuées depuis 1998**

### **Réseau routier Etat non concédé**

Depuis plusieurs années, la Direction Départementale des Territoires mène une campagne de rattrapage des Points Noirs du Bruit (PNB).

Les réductions des vitesses, le changement de revêtement de chaussée apportent des gains insuffisants pour traiter à eux seuls les Points Noirs du Bruit. Le choix se tourne prioritairement dans le cas de bâtiments groupés par une solution de protection à la source par écran (ou modelé), et par un traitement acoustique des façades pour les bâtiments isolés.

Tout projet de traitement de Zone de bruit critique débute par une étude d'opportunité permettant ainsi de confirmer l'existence de Points Noirs du Bruit. Il faut en effet que le niveau sonore mesuré sur site soit supérieur au seuil limite et que l'antériorité soit confirmée.

La seconde étape consiste à rechercher par une étude préalable, la protection acoustique nécessaire et la plus adaptée au site, permettant d'atteindre l'objectif.

### **A) Etudes acoustiques**

Ainsi dans le cadre de la résorption des PNB, l'Etat a réalisé ces dernières années plusieurs études acoustiques concernant les sites suivants :

#### **a – RN4- Gretz-Armainvilliers et Tournan**

Une étude d'opportunité a été réalisée en 2005, pour la résorption des points Noirs du Bruit en bordure de la route nationale 4, dans la traversée des communes de Gretz-Armainvilliers et Tournan-en-Brie.

Pour les deux communes, plusieurs variantes de protections par écran ont été proposées.

Les modélisations indiquent que la mise en œuvre de 5 000m<sup>2</sup> d'écrans permettrait de ramener l'ensemble des habitations concernées en dessous de 65 dB(A). Ce projet peut être estimé, en première approche à 4 M€

#### **b – RN3 entre Claye-Souilly – Meaux**

Une étude d'impact est actuellement en cours pour le passage en Voie Rapide Urbaine : mise en deux fois deux voies avec des échangeurs dénivelés.

Ces travaux s'accompagneront du traitement de façade de 3 logements :

- bâtiment d'habitation du chenil de Bel Air
- 2 bâtiments d'habitation au lieu dit la Raperie

## B)- Opérations réalisées sur des routes nationales transférées au Conseil Général

Dans le cadre de résorption des points noirs du bruit, la Direction Départementale de l'Équipement devenue Direction Départementale des Territoires depuis 2010, a réalisé différents écrans en bordure de voies telles que la RN34 (Lagny) et RN6 (Melun - Le Mée). Des traitements de façade ont été réalisés en complément aux abords de la RN6 à Melun – Le Mée. Ces axes routiers ont été ensuite transférés au Conseil Général en 2006. Le détail des actions réalisées depuis 1998 sera donc abordé dans le cadre du PPBE réalisé par le Conseil Général.

## C) Travaux neufs

**L'article L571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou transformation significative des infrastructures existantes.** Les maîtres d'ouvrages sont tenus de limiter la contribution sonore en dessous des seuils réglementaires.

Concernant les travaux neufs, réalisés dans le département durant ces dix dernières années, des protections acoustiques par écrans ont été mises en place en vue d'obtenir des niveaux en façade n'excédant pas le seuil réglementaire de jour de 65dB(A).

- Le passage partiel en 2 fois 3 voies de l'autoroute A104, section A4-RN2, a permis par reconstruction, la mise aux normes des écrans sur la commune de Pomponne.
- La mise en 2 fois 2 voies de la Route Nationale 4 à Fontenay-Trésigny a été accompagnée de la mise en place d'écrans sur presque la totalité du contournement de la commune
- La réalisation du barreau commun A4-A104 a permis, par la construction de nouveaux écrans, de rattraper les Points Noirs du Bruit situés de part et d'autre de ce tronçon de l'autoroute A4. Ainsi les populations exposées ont vu leur niveau sonore en façade ne plus dépasser le seuil limite de 65 dB(A) par la mise en place d'écrans.
- La déviation Ouest de Meaux, ouverte à la circulation en 2006, a permis de délester le trafic de la route nationale 36 qui emprunte les traversées des communes de Nanteuil-Les-Meaux , Mareuil-Les-Meaux et Meaux d'où une baisse de niveaux sonores en façade des habitations bordant cet axe routier.

Année	Axe	Section	Ecran
1996 - 1999	A104	RN2- A4	Deux écrans : 1500m x h :3.5m et 320m x h :3.5m + merlon
1998	RN4	Fontenay Trésigny	Trois écrans soit 2600m x h :2.5m
1998 – 2000	A4	Nœud de Val Maubuée - Nœud de Collégien	Un écran de 900m x H :2 et 5m
2000 - 2001	A4	Collégien	Un écran de 625m x h :4.5 à 6m
2006	Déviation Meaux	A140-RD5	Deux écrans 1200x2m soit 2400m + merlon de 400m

## Réseau routier concédé APRR

### Mesures de prévention arrêtées :

En 2008, APRR a réalisé des modélisations plus précises sur les zones de dépassement de seuil définies par les cartes de bruit de façon à déterminer les niveaux sonores en façade des bâtiments sensibles. Un synoptique de bruit détaillé a été réalisé sur l'ensemble des réseaux.

### Mesures de réduction réalisées ou engagées

APRR a mené depuis les années 1990 un travail de résorption des points noirs du bruit en application de ses différents contrats d'entreprise. Ces programmes successifs ont abouti sur le département de Seine et Marne et sur l'ensemble de ses réseaux à la mise en œuvre de plus de 12 000 mètres de protection à la source (écrans et merlons) pour une valeur à neuf estimée à plus de 7 millions d'Euros.

### Protections à la source réalisées sur le réseau cartographié en Seine-et-Marne

Autoroute	Type de protection	L (m)	Coût (€ HT)	Commune
A6	Merlon	290	145000	Darvault
A6	Merlon	200	100000	Chaintreaux
A6	Ecran	520	260000	Egreville
A5a	Merlon	500	250000	Lieusaint
A5a	Merlon	450	225000	Moissy Cramayel - Réau
A5a	Merlon	790	395000	Vert Saint Denis
A105	Merlon	230	115000	Vert Saint Denis
A5	Merlon	1370	685000	Saint Germain Laxis
A5	Merlon	30	45000	Moisenay
A5	Merlon	730	365000	Blandy
A5	Ecran	30	45000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	280	140000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	600	300000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	600	300000	Pamfou
A5	Merlon	400	200000	Pamfou
A5	Merlon	300	150000	Pamfou
A5	Merlon	550	275000	Valence en Brie
A5	Ecran	450	675000	Montereau Fault Yonne
A5	Ecran	450	675000	Saint Germain Laval
A5	Merlon	1000	500000	Marolles sur Seine
	<b>TOTAL</b>	<b>9 770</b>	<b>5 845 000</b>	

Aucun traitement de façade n'a été réalisé depuis ces dix dernières années.

## Mises en place de revêtements acoustiques de chaussées

Les chaussées autoroutières, compte tenu de leur spécificité, font l'objet d'un suivi de performance et d'entretien régulier. Les techniques "minces" employées (BBM et BBTM) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

La qualité des revêtements participe ainsi à un meilleur confort acoustique mais elle n'est pas prise en compte dans les modélisations réalisées par APRR.

90 % du linéaire de chaussées APRR sur le Département de Seine et Marne est conçu en solutions dites "minces".

30% du linéaire de chaussée a été remplacé dans les 10 dernières années.

## Réseau routier concédé SANEF

Des mesures acoustiques de vérification des niveaux sonores ont été réalisées dans le cadre de l'observatoire du bruit SANEF-SAPN et localement dans le cadre d'études spécifiques.

Le tableau suivant présente les mesures de réduction du bruit prises depuis trente ans, par la mise en place d'écrans acoustiques :

Axe	Communes concernées	Nombre de bâtiments bénéficiaires	Nature détails de l'écran	Commentaires
A4	Collégien	80	Écran Béton bois H=2.5 à 3.5m L: 680m	
A4	Emerainville	6	Écran bois H=2.5m L : 360m	6 collectifs
A4	Torcy	20	Écran béton bois H=3m L : 500m	15 collectifs 5 enseignements

Aucun site n'a fait l'objet de protection par merlon ou par traitement de façade.

## **7 – PROGRAMME D’ACTIONS 2011-2013**

L'article R572-8 du code de l'environnement précise que le PPBE doit indiquer les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement prévus pour les cinq années à venir

### ***7-1 Actions de prévention des nuisances sonores***

#### **Mise à jour du classement sonore des infrastructures terrestres**

La Direction Départementale Territoriale de Seine et Marne a effectué le classement sonore des voies sur tout le département en 1999 avec des mises à jour partielles en 2000 et 2001. Le classement sonore est un dispositif de prévention qui permet de prendre en compte les nuisances sonores du trafic le long des infrastructures. L'arrêté préfectoral, pris pour chaque commune touchée par une ou plusieurs infrastructures classées, oblige les futurs constructeurs à prendre en compte ce classement et à traiter les façades du nouvel édifice en fonction du bruit extérieur.

Depuis 1999 certains trafics ont évolué, à la hausse comme à la baisse. Certaines déviations ont vu le jour délestant des voies situées à proximité. Certains axes routiers ont vu leurs caractéristiques de classement variées (vitesse, pourcentage poids lourds, etc...). Certaines routes nationales ont été transférées au département et ont ainsi été renommées. Ainsi, les arrêtés préfectoraux de classement pour certaines communes ne correspondent plus à la réalité et le classement des 1 500 km de voies sur tout le département de Seine et Marne doit être révisé.

La révision du classement sonore en Seine et Marne est programmée en 2012-2013. Les communes concernées par cette révision seront consultées avant l'approbation des nouveaux arrêtés et devront intégrer le nouveau classement dans leur PLU.

#### **Financement des études nécessaires**

Ponctuellement, des contrôles de la réglementation de la construction seront réalisés chaque année dans des opérations immobilières afin de vérifier que les règles d'isolement acoustique vis à vis des bruits extérieurs et découlant du classement sonore sont bien respectées.

## 7-2 Actions de réduction des nuisances sonores

### 7.2.1 Réseau routier non concédé État

#### Études Acoustiques

Trois études vont être engagées durant la durée de ce présent PPBE

#### RN3 - Claye Souilly-Villeparisis

Axe	Commune	PNB Lden+Ln / Lden	population
RN3	Claye Souilly	46 / 7	268 / 36
RN3	Villeparisis	8 / 0	32 / 0

Il est envisagé de réaliser une étude d'opportunité consistant en un diagnostic précis pour dénombrer de manière fine les Points Noirs du bruit et en un pré-dimensionnement des ouvrages de protections.

Montant de l'étude à réaliser : 20 k€ - délai 2012

#### RN4 - Gretz Armainvilliers

Axe	Commune	PNB Lden+Ln / Lden	population
RN4	Gretz Armainvilliers	4 / 2	152 / 194

Suite à l'étude d'opportunité réalisée en 2005, une étude préalable des protections acoustiques va être menée dont le montant est de 100 k€ - délai 2012-2013

#### RN104 - Servon et RN4 - Châtres

Axe	Commune	PNB Lden+Ln	population
RN104	Servon	4	16
RN4	Chatres	2	8

Une étude préalable va être réalisée en 2011-2012, afin de vérifier par mesures sur site le classement des bâtiments en Point Noir du Bruit et de calculer par simulation les isolements nécessaires pour le traitement des façades.

Le nombre de bâtiments et leur caractère isolé font que le traitement de façade est la solution la plus adaptée.

## Traitement de façade.

Le principe financier retenu pour le traitement de façade chez les riverains est celui de la subvention :

Le taux de subvention pour l'habitat est a minima 80 % de la dépense, 90 % quand les revenus du bénéficiaire n'excèdent pas les limites définies par l'article 1417 du code général des impôts et de 100 % pour les bénéficiaires de l'allocation supplémentaire mentionnée à l'article L. 815-2 ou à l'article L. 815-3 du code de la sécurité sociale. La dépense subventionnable est plafonnée suivant les dispositions de l'arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application des articles D 571-53 à 57 du code de l'environnement, relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaire nationaux.

## Protections à la source

Dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies de la Route Nationale 104 entre l'Autoroute A4 et la Route Nationale 4, des écrans vont être mis en place afin d'obtenir en façade des niveaux sonores n'excédant pas 65 dB(A)

Localisation	Commune	Ecran projeté
RN104	Emerainville Pontault Combault	3100m d'écrans

Les travaux d'élargissement sont actuellement en cours pour la partie la plus au Nord du secteur.

## 7.2.2 Réseau routier concédé – APRR

L'objectif visé est un traitement de l'intégralité des situations de Points Noirs du Bruit en 2015 sur l'ensemble du réseau APRR, soit plus de 200 bâtiments identifiés principalement en Saône et Loire et dans le département du Rhône. La réalisation du PPBE dans le département de Seine et Marne participe à l'atteinte de cet objectif global.

## Etudes acoustiques

Tous les PNB potentiels identifiés feront l'objet d'une étude acoustique permettant la validation du caractère ayant-droit (niveaux sonore, antériorité, caractère d'habitation).

APRR est ouvert à des réalisations en partenariat pouvant profiter à des situations d'habitations non PNB. La participation d'APRR dans ces partenariats sera jugée au cas par cas. Compte

tenu des négociations en cours avec l'Etat autour du contrat de plan APRR, aucune proposition de ce type ne peut être avancée aujourd'hui.

APRR réalisera sur la durée du PPBE la mise à jour de la cartographie du bruit comme prévue par la réglementation.

Les études seront financées à 100 % par APRR.

### **Protection à la source**

En Seine et Marne, aucun écran ou merlon n'est envisagé dans le cadre du programme minimum de traitement des « ayants-droits » réglementaires.

- Changement des revêtements acoustiques de chaussées proposés :

L'intégration de la problématique acoustique sera étudiée dans les choix de techniques de réfection de chaussées.

### **Isolations de façades**

Sur son réseau supportant plus de 6 millions de véhicules par an, APRR étudiera l'opportunité de la réalisation d'une isolation de façades sur la commune d'Ury.

Toute opération de traitement fera au préalable l'objet d'une validation par la vérification sur le terrain du caractère ayant-droit des bâtiments :

- vérification du caractère d'habitation.
- validation des niveaux sonores en façades des habitations.
- vérification du principe d'antériorité.

### **Financement des mesures programmées ou envisagées**

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre, pour les réseaux autoroutiers concédés, les opérations sont financées par les Sociétés Concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprise. La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par la Société concessionnaire d'autoroute.

Le montant prévu et disponible alloué pour les travaux de résorption du Point Noir du Bruit identifié sur la commune d'URY : 14 000 € HT (travaux prévus dans les 3 années à venir)

Les études et travaux seront financées à 100 % par APRR.

Les montants indiqués sont fonction du contexte actuel connu, sous réserve de vérification et de validation du caractère ayant-droit des bâtiments identifiés. Le programme et son financement pourront être ajustés en fonction des évolutions contractuelles (contrat d'entreprise notamment) et des décisions d'allocations budgétaires.

### **Justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Le choix des mesures de réduction fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau du réseau APRR complet. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié. Les critères économiques suivants ont été appliqués pour bâtir la réponse apportée aux PPBE :

Critère économique	Réponse apportée
Ecart entre solution à la source et isolation de façades inférieures à 30 000 €HT	Traitement à la source préconisé.
Ecart entre solution à la source et isolation de façades compris entre 30000 €HT et 60000 €HT	- Une étude comparant diverses solutions est réalisée. - Le traitement par isolation de façades est retenu en solution de base. - Des solutions de traitement mixtes peuvent être étudiées de même que des solutions de financement en partenariat.
Ecart supérieur à 60 000 € HT	Traitement par isolation de façades.

### Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Cette efficacité s'apprécie en terme de réduction de l'exposition au bruit des populations.

Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites,
  - le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.

Mesure programmée ou envisagée	Nombre de personnes redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln	Nombre d'établissements sensibles redescendant en dessous des valeurs limites Lden et Ln
Écrans et modelés	0	0
Isolations de façades	2	0
Acquisitions	0	0
Revêtements acoustiques	0	0
Réduction du trafic	0	0
Réduction des vitesses	0	0

Nota : la méthode appliquée est similaire à celle utilisée lors de l'estimation des populations dans le cadre de l'établissement des cartes de bruit. Il s'agit d'une estimation, qui ne correspond pas à une réalité objective.

### 7.2.3 Réseau routier concédé – SANEF

Pour l'habitat isolé, une protection par isolation de façade est systématiquement proposée. Pour l'habitat groupé, une solution à la source est recherchée lorsque l'implantation du bâti le permet et afin de garantir l'efficacité sur un nombre suffisant de bâtiments sensibles.

#### Protection à la source

L'importance des Points Noirs du Bruit et leur caractère isolé en Seine et Marne ne nécessite aucune protection par écran ou modelé.

#### Isolations de façades

Les travaux proposés pour les 5 ans à venir seront traités par isolement de façade

Année	Commune	Identification site	Nombre de PNB
2011-2012	Couilly-Pont-Aux-Dames	A4-PR39+500-S1	2
2011-2012	Coutevroult	A4-PR36+500-S1	1

#### Financement des mesures programmées ou envisagées

Le coût retenu pour la réalisation des isolations de façade est de 10 K€ par logement soit un total de 30 K€

Année	Montant en € HT
2011-2012	30 000

## **Justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

En matière de sources routières, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement de revêtement de chaussée offrent des gains trop partiels pour aboutir individuellement au traitement des Points Noirs du Bruit.

Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades.

D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis à vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

Le critère financier constitue le critère finalement déterminant. Le ratio est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

Pour les cas cités précédemment sur les communes de Couilly-Pont-Aux-Dames et de Coutevroult, une isolation de façade est préconisée pour les bâtiments PNB en raison de leur caractère isolé.

## Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations

Le tableau ci-dessous présente le nombre de personnes exposées au-dessus des seuils PNB Lden et Ln avant et après mesures de réduction d'impact.

Une isolation de façade permet de ramener à l'intérieur du logement les personnes exposées à des niveaux en dessous des seuils PNB, même si en façade le bâtiment reste toujours PNB.

Avant mesures de réduction d'impact		Après mesures de réduction d'impact	
Nombre de personnes exposées au-dessus du		Nombre de personnes exposées au-dessus du	
Seuil PNB Lden	Seuil PNB Ln	Seuil PNB Lden	Seuil PNB Ln
10	4	0	0

## 8 Synthèse des actions passées et à venir

L'Etat se préoccupe depuis des années de la population touchée par les nuisances sonores occasionnées par les trafics des infrastructures routières de l'Etat. De nombreux points noirs du bruit ont ainsi été traités sur des axes routiers nationaux dont certains d'entre eux sont devenus à ce jour à la charge du Conseil Général de Seine et Marne.

Les zones rassemblant un nombre important de bâtiments PNB ont été traitées par la création de protections acoustiques (écrans, merlons). En majorité, les Points Noirs du bruit restant à étudier présentent un caractère isolé.

La carte suivante présente les secteurs où des solutions ont été apportées ces dernières années et ceux actuellement à l'étude ou dont les travaux sont programmés dans un proche avenir.



## **9 Résumé non technique**

### ***Le Contexte***

La directive européenne relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, a été adoptée en juillet 2002 et impose l'élaboration de cartes du bruit, suivi de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

L'ambition de la directive est d'informer les populations sur leurs niveaux d'exposition au bruit et des plans d'actions prévus à court terme pour réduire les situations d'exposition sonore dépassant les valeurs limites.

### ***Les réseaux et zones concernés***

En première phase, les cartes du bruit des grandes infrastructures de transport routier et ferroviaire (trafic supérieur à 6 000 000 véhicules/an et 60 000 passages de trains/an ) ont été réalisées.

Cette étape consiste à modéliser, en informatique et en 3 dimensions le département (terrain, bâtiments, protections acoustiques), puis positionner les infrastructures et leur attribuer un trafic. Le logiciel calcule des niveaux de bruit à 4 mètres du sol et tous les 20 mètres sur 2 kilomètres de part et d'autre des infrastructures ce qui permet de dresser les cartes de bruit

En Seine et Marne, l'ensemble des cartes a été achevé et publié en 2010, les arrêtés préfectoraux pris :

\* arrêté N°2010/DDT/SEPR/440 en date du 8 novembre 2010 pour les routes nationales non concédées (routes Nationales et Départementales) .

\* arrêté N°2010/DDT/SEPR/428 en date du 8 novembre 2010 pour les routes nationales concédées de la société des Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) et de la Société des Autoroutes du Nord Est de la France (SANEF).

\* arrêté N°2010/DDEA/SEPR/236 en date du 2 juin 2010 pour les infrastructures ferroviaires de Réseau Ferré de France (RFF) et de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

A partir du croisement des cartes de bruit demandées par la directive, avec les données de l'observatoire départemental du bruit des transports terrestres, les zones de bruit dépassant un des niveaux sonores critiques ont été recensées.

Les bâtiments dépassant les seuils limites ont été classés Point Noir du Bruit potentiel.

Au terme de ce recensement, le plan de prévention du bruit dans l'environnement a été rédigé.

**Le présent PPBE concerne les grandes infrastructures routières de l'Etat en Seine et Marne.**

**Le PPBE en rapport avec les grandes infrastructures ferroviaires sera traité dans un autre document, faute de données suffisantes au moment de la rédaction de ce PPBE.**

Depuis 1978, date de la première réglementation relative au bruit des infrastructures, et plus particulièrement depuis 1992, date de parution de la loi de lutte contre le bruit, de nombreuses actions ont été menées en Seine et Marne en faveur des riverains.

Ce présent PPBE liste les dernières mesures de protections acoustiques réalisées sur le réseau routier Etat.

### ***Actions de réduction des nuisances sonores réalisées***

#### **Réseau routier Etat non concédé**

Les travaux curatifs réalisés sur le réseau Etat ont été, ces dernières années les suivants

- écrans en bordure de voies telles que la RN34 (Lagny) et RN6 (Melun - Le Mée) complétés par des traitements de façade. Ces axes routiers ont été ensuite transférés au Conseil Général
- écrans mis en place lors du rattrapage des Points Noirs Bruit et la réalisation de tracés neufs.

Année	Axe	Section	Ecran
1996 - 1999	A104	RN2- A4	Deux écrans : 1500m x h :3.5m et 320m x h :3.5m + merlon
1998	RN4	Fontenay Trésigny	Trois écrans soit 2600m x h :2.5m
1998 – 2000	A4	Nœud de Val Maubuée - Nœud de Collégien	Un écran de 900m x H :2 et 5m
2000 - 2001	A4	Collégien	Un écran de 625m x h :4.5 à 6m
2006	Déviaton Meaux	A140-RD5	Deux écrans 1200x2m soit 2400m + merlon de 400m

## Réseau routier concédé APRR

Sur son réseau, la société APRR a réalisé différentes protections à la source

Autoroute	Type de protection	L (m)	Coût (€ HT)	Commune
A6	Merlon	290	145000	Darvault
A6	Merlon	200	100000	Chaintreaux
A6	Ecran	520	260000	Egreville
A5a	Merlon	500	250000	Lieusaint
A5a	Merlon	450	225000	Moissy Cramayel - Réau
A5a	Merlon	790	395000	Vert Saint Denis
A105	Merlon	230	115000	Vert Saint Denis
A5	Merlon	1370	685000	Saint Germain Laxis
A5	Merlon	30	45000	Moisenay
A5	Merlon	730	365000	Blandy
A5	Ecran	30	45000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	280	140000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	600	300000	Sivry-Courtry
A5	Merlon	600	300000	Pamfou
A5	Merlon	400	200000	Pamfou
A5	Merlon	300	150000	Pamfou
A5	Merlon	550	275000	Valence en Brie
A5	Ecran	450	675000	Montereau Fault Yonne
A5	Ecran	450	675000	Saint Germain Laval
A5	Merlon	1000	500000	Marolles sur Seine
	<b>TOTAL</b>	<b>9 770</b>	<b>5 845 000</b>	

## Réseau routier concédé SANEF

Le tableau suivant présente les mesures de réduction du bruit par la mise en place d'écrans acoustiques :

Axe	Communes concernées	Nombre de bâtiments bénéficiaires	Nature détails de l'écran	Commentaires
A4	Collégien	80	Écran Béton bois H=2.5 à 3.5m L: 680m	
A4	Emerainville	6	Écran bois H=2.5m L : 360m	6 collectifs
A4	Torcy	20	Écran béton bois H=3m L : 500m	15 collectifs 5 enseignements

## Actions de réduction des nuisances sonores envisagées

### Réseau routier non concédé État

Dans le cadre de rattrapage des Points Noirs Bruit, trois études vont être engagées durant la durée de ce présent PPBE

#### RN3 - Claye Souilly-Villeparisis

Axe	Commune	PNB Lden+Ln / Lden	population
RN3	Claye Souilly	46 / 7	268 / 36
RN3	Villeparisis	8 / 0	32 / 0

Il est envisagé de réaliser une étude d'opportunité consistant en un diagnostic précis pour dénombrer de manière fine les Points Noirs du bruit et en un pré-dimensionnement des ouvrages de protections.

#### RN4 - Gretz Armainvilliers

Axe	Commune	PNB Lden+Ln / Lden	population
RN4	Gretz Armainvilliers	4 / 2	152 / 194

Suite à l'étude d'opportunité réalisée en 2005, une étude préalable des protections acoustiques va être menée.

#### RN104 - Servon et RN4 - Châtres

Axe	Commune	PNB Lden+Ln	population
RN104	Servon	4	16
RN4	Chatres	2	8

Une étude préalable va être réalisée en 2012, afin de vérifier par mesures sur site le classement des bâtiments en Point Noir du Bruit et de calculer par simulation les isolements nécessaires pour le traitement des façades.

#### Protections à la source

Actuellement en cours et dans le cadre de l'élargissement à 2x3 voies de la Route Nationale 104 entre l'Autoroute A4 et la Route Nationale 4, des écrans vont être mis en place afin d'obtenir en façade des niveaux sonores n'excédant pas 65 dB(A)

Localisation	Commune	Ecran projeté
RN104	Emerainville Pontault Combault	3100m d'écrans

#### Réseau routier concédé – APRR

En Seine et Marne, aucun écran ou merlon n'est envisagé dans le cadre du programme minimum de traitement des « ayants-droits » réglementaires.

APRR étudiera l'opportunité de la réalisation d'une isolation de façades sur la commune d'Ury.

### **Réseau routier concédé – SANEF**

Les travaux proposés pour les 5 ans à venir seront traités par isolement de façade

Année	Commune	Identification site	Nombre de PNB
2011-2012	Couilly-Pont-Aux-Dames	A4-PR39+500-S1	2
2011-2012	Coutevroult	A4-PR36+500-S1	1

L'ensemble des travaux cités précédemment ne concerne que les infrastructures de plus de 6 millions de véhicules par an. Certains travaux concernant les infrastructures dont le trafic se situe entre 3 et 6 millions de véhicules, tels que le projet de déviation de la commune de Béton Bazoches actuellement à l'étude, feront l'objet du prochain PPBE

### **Annexes- Accords formels des maîtres d'ouvrage**



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Direction régionale et interdépartementale  
de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France

— / R 795.12

Direction des Régionales d'Ile-de-France

Service de l'aménagement du réseau

Département de Maîtrise d'Ouvrage n°3

Paris, le 06 AVR. 2012

—  
**Note**

à

Direction Départementale des Territoires de Seine-  
et-Marne

Service environnement et prévention des risques

Pôle prévention des risques et lutte contre les  
nuisances

—  
**Affaire suivie par :**

yves.dantec@developpement-durable.gouv.fr

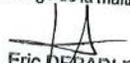
Tél. 01 40 61 84 82 – Fax : 01 40 61 84 84

**Objet : Plan de prévention du bruit dans l'environnement de Seine-et-Marne**  
**PJ :**

Dans le cadre de la préparation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement État du département de Seine-et-Marne, la Direction Départementale des Territoires a sollicité la Direction des Routes d'Ile-de-France sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

Après analyse, la Direction des Routes d'Ile-de-France donne son accord sur les mesures proposées.

Adjoint au Chef du Service d'aménagement  
du Réseau chargé de la maîtrise d'ouvrage

  
Eric DEBARLE



Horaires d'ouverture : 9h00-12h00 / 14h00-18h00  
Tél. : 01 40 61 80 80 – fax : 01 40 61 80 00  
21-23 rue Miollis 75732 Paris Cedex 15

36 rue du Docteur Schmitt  
F-21850 SAINT APOLLINAIRE  
Tél. +33 (0)3 80 77 67 00  
Fax +33 (0)3 80 77 67 20  
www.aprr.fr

**Direction départementale des territoires de Seine-et-Marne**  
288, rue Georges Clemenceau  
ZI Vaux-le-Pénil  
BP 596  
77005 MELUN Cedex

A l'attention de Jean-Yves SOMMIER

Référence : DEX//JLD/DCda.007  
Objet : PPBE département 77

Saint-Apollinaire, le 26 janvier 2012

Affaire suivie par : D. CERCUEIL (tél : 03.80.77.66.07)

Monsieur le Directeur,

Conformément à l'article R.572-8 du code de l'environnement, je vous prie de trouver par la présente, l'accord exprimé par APRR concernant la mise à disposition du public, la validation et la publication du plan de prévention du bruit de la Seine et Marne.

Les mesures prévues au titre de ce plan sont confirmées par APRR et feront l'objet d'un reporting et d'une consolidation régulière lors des mises à jour du PPBE.

Dans cette attente, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, en l'expression de ma sincère considération.

31 JAN. 2012

N°	Nom	Prénoms	Fonction	Signature		
				Directeur	Directrice Adjointe	Adjoint au Directeur
SC				<i>[Signature]</i>		<i>[Signature]</i>
SUDT						
SMRU						
ELVE						
SADRM						
SEPR		X				
MSI						
SIDETS						Réponse avant le
EVE						
ETN						

Xavier Rigot  
Directeur Exploitation

DDT 77 / SEPR  
- 2 FEV. 2012  
COURRIER ARRIVÉ

DDT 77  
31 JAN. 2012  
COURRIER ARRIVÉ



DDT 77 / SEPR  
- 2 FEV. 2012  
COURRIER ARRIVÉ

DDT 77  
27. JAN. 2012  
COURRIER ARRIVÉ

Monsieur le Préfet de Seine et Marne  
Direction Départementale des Territoires  
288, rue Georges Clemenceau  
ZI Vaux le Pénil  
BP 596  
77005 MELUN Cedex

Issy-les-Moulineaux, le 16 janvier 2012

Réf. : SMLR/VPR/11-06

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement  
des grandes infrastructures routières relevant de l'Etat

Monsieur le Préfet,

J'ai bien reçu le projet de PPBE de la Seine et Marne.

Je prends bonne note de la nécessité d'approfondir les études pour ce qui concerne les cas de multi-expositions évoqués par votre document, notamment entre l'autoroute A4 et la RD934. Au-delà de ce point, je n'ai pas d'autres observations sur ce document dont le contenu intègre les éléments que nous vous avons communiqué en juin 2010.

Vous remerciant pour cette consultation, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, l'expression de mes salutations distinguées.

27 JAN. 2012

N°	Réponse	Affiliation	Information	Directeur	Directrice Adjointe	Adjoint au Directeur
SG						
SUDT						
SHRU						
SESR						
SAVRN						
SEPR						
MSI						
SIDDT5						
STE						
STN						

La Directrice du Pôle Concession

Odile GEORGES-PICOT

## Glossaire

ADEME	Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie
APRR	Société des Autoroutes Paris Rhin Rhone
Bâtiment sensible	Habitations, établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale.
BAU	Bande d'arrêt d'urgence
CETE-IF	Centres d'Études Techniques de l'Équipement d'Ile-de-France Service déconcentré de l'État apportant des prestations d'ingénierie, rattaché à la DRIEA
Critère d'antériorité	Antérieur à l'infrastructure ou au 6 octobre 1978, date de parution du premier texte obligeant les constructeurs à se protéger des bruits extérieurs.
dB	Décibel, unité permettant d'exprimer les niveaux de bruit (échelle logarithmique).
dB(A)	Décibel pondéré
DnT,A,tr	Isolement acoustique standardisé pondéré pour un bruit de trafic. Il correspond à l'isolement de la façade mesuré sur le site. Il est mesuré en dB.
DiRIF	Direction des Routes d'Ile-de-France, rattaché à la DRIEA
DRIEA	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement d'Ile-de-France
GBA	Glissière béton armé
Hertz (Hz)	Unité de mesure de la fréquence. La fréquence est l'expression du caractère grave ou aigu d'un son.
Isolation ou traitement de façade	Ensemble des techniques utilisées pour isoler thermiquement et/ou phoniquement une façade de bâtiment.
LAeq	Pour caractériser un bruit fluctuant au cours du temps, on utilise le niveau de bruit équivalent, LAeq, correspondant à la moyenne énergétique des niveaux présents pendant une période donnée

Lden	Niveau acoustique moyen composite représentatif de la gêne sur 24 heures, avec d,e,n = day (jour), evening (soirée), nigh (nuit).
Ln	Niveau acoustique moyen de nuit
MEDDTL	Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement
Merlon	Butte de terre en bordure de voie routière ou ferrée
OMS	Organisation mondiale de la santé
Pascal (Pa)	Unité de mesure de pression équivalant à 1 newton/m <sup>2</sup>
PLU	le plan local d'urbanisme (PLU) est le principal document d'urbanisme de planification de l'urbanisme au niveau communal
POS	Le plan d'occupation des sols (POS) est un document d'urbanisme prévu par le droit français, dont le régime a été créé par la Loi d'orientation foncière de 1967. Sa disparition a été prévue par la Loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000, au profit des nouveaux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).
Point Noir du Bruit routier	Un point noir du bruit est un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique, dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites, soit 70 dB(A) en période diurne (LAeq (6h-22h)) et 65 dB(A) en période nocturne (LAeq (22h-6h)) et qui répond aux critères d'antériorité.
Point Noir du Bruit diurne	Un point noir du bruit diurne est un point noir bruit où seule la valeur limite diurne est dépassée.
Point Noir du Bruit nocturne	Un point noir du bruit nocturne est un point noir bruit où seule la valeur limite nocturne est dépassée.
PPBE	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
RATP	Régie Autonome des Transports Parisiens
RFF	Réseau ferré de France. Organisme qui gère l'ensemble des voies ferrées.
SAPN	Société des Autoroutes Paris-Normandie
Super Point Noir du Bruit	Un super point noir du bruit est un point noir bruit où les valeurs limites diurnes et nocturnes sont dépassées.
TMJA	Trafic moyen journalier annuel – unité de mesure du trafic

	routier
TPC	Terre plein central
Zone de Bruit Critique (ZBC)	Une zone de bruit critique est une zone urbanisée composée de bâtiments sensibles existants dont les façades risquent d'être fortement exposées au bruit des transports terrestres.

### Sources du paragraphe « bruit et santé »

<http://www.bruitparif.fr/bruit-et-sante/effets-extra-auditifs-du-bruit> ,  
<http://www.bruitparif.fr/environnement-sonore/tout-savoir-sur-les-decibels/perception-du-son>  
 Bruitparif, observatoire du bruit en Ile-de-France

<http://www.sante-sports.gouv.fr/bruit-et-sante.4626.html>  
 Ministère du Travail, de l'Emploi et de la Santé : Bruit et Santé

<http://www.afsset.fr/index.php?pageid=696> FAQ Bruits et nuisances sonores  
[http://www.afsset.fr/upload/bibliotheque/731096103331826363717461694944/impacts\\_sanitaires\\_bruit.pdf](http://www.afsset.fr/upload/bibliotheque/731096103331826363717461694944/impacts_sanitaires_bruit.pdf)

Impacts sanitaires du bruit : État des lieux - Indicateurs bruit-santé (Novembre 2004)  
 Rapport de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire Environnementale, devenue  
<http://www.afsset.fr/upload/bibliotheque/765620276977173074127425901380/effets-biologiques-sanitaires-bruit.pdf>  
 Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail, puis  
<http://www.anses.fr/> Agence Nationale de Sécurité Sanitaire, de l'alimentation, de l'environnement et du travail