



Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE)

Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, est mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois, conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document final intégrera les remarques formulées par le public pendant cette période et sera soumis à l'approbation du Conseil Communautaire avant transmission au Préfet du département de l'Essonne.

26 septembre 2019

Sommaire

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté	4
I. Contexte	5
1) Contexte réglementaire	5
2) Présentation du territoire	7
1. Situation géographique.....	7
2. Superficie et population.....	8
3. Habitat	8
4. Infrastructures.....	9
5. Projets et objectifs d'aménagement.....	13
3) Méthode d'élaboration du PPBE	16
1. Organisation au sein du territoire	16
2. Coopération entre services au sein de la commune ou coopération intercommunale	17
3. Outils à disposition.....	17
4. Identification des acteurs.....	17
5. Méthode d'identification des enjeux	18
6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit et les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires	19
7. Proposition de plan d'actions	19
8. Méthode de consultation du public.....	19
9. Publication du PPBE	19
II. Diagnostic technique des zones à enjeux.....	21
1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports.....	22
2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles.....	29
➤ Exposition par tranches de niveaux sonores.....	29
➤ Synthèse des populations et établissements sensibles en situation de dépassement des seuils réglementaires	31
3. Bruit industriel	31
4. Autres éléments de diagnostic sur le territoire	33
5. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	34
Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux.....	35
6. Localisation des zones calmes du territoire.....	42
1. Définition	42
2. Critères de sélection des zones calmes.....	42

3. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles	43
III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées.....	45
1. Actions sur le bruit routier	45
1.1. Traitement des zones à enjeux du réseau national.....	45
1.2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental	46
1.3. Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire.....	46
2. Actions sur le bruit ferré	51
3. Actions sur le bruit aérien	52
4. Actions de préservation des zones calmes	53
IV. Plan d'actions	54
1) Choix des actions et objectifs de réduction du bruit	54
2) Tableau de synthèse des actions portées par la collectivité	57
3) Détail des actions portées par la collectivité.....	60
4) Suivi du plan d'actions	69
V. Annexes	73
1) GLOSSAIRE ET LEXIQUE DES ABREVIATIONS	73
2) CONTRIBUTIONS DES GESTIONNAIRES.....	78
3) SECTEURS A ENJEUX.....	84
a. Par secteur.....	84
b. Par gestionnaire	87
4) SYNTHESE DES OBSERVATIONS FORMULEES PENDANT LA CONSULTATION PUBLIQUE	88

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Communauté d'agglomération (C.A.) Val d'Yerres Val de Seine, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de Val d'Yerres Val de Seine approuvée par le Conseil Communautaire du 6 décembre 2018.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne :

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones ;
- Anticipation de l'évolution du territoire / concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition localisée de la population aux bruits routiers (notamment la Route Nationale 6 et certaines voies départementales) touchant plus de 8000 habitants, aux bruits ferrés (réseau SNCF) touchant un millier d'habitants et aux bruits aériens (Aéroport Paris-Orly).

Le diagnostic territorialisé réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer. Six grandes zones multiexposées ont été mises en évidence sur le territoire, toutes concernées par le bruit ferroviaire. Elles sont complétées par dix secteurs à enjeux plus locaux, où se signalent une ou plusieurs infrastructures routières, pouvant subir également du bruit ferré ou aérien à un niveau conséquent.

Les principales actions qui sont programmées pour les 5 années à venir sont :

- La réduction du bruit à la source et la contribution à la résorption des points noirs de bruit
- La délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver et le valoriser
- L'amélioration des connaissances pour informer et sensibiliser aux enjeux du bruit

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements fournis par les gestionnaires sont présentés en annexes.

I. CONTEXTE

1) CONTEXTE REGLEMENTAIRE

La Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Son ambition est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La Directive européenne 2002/49/CE a été transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement. Elle prévoit la réalisation et la mise à jour, tous les cinq ans, de cartes stratégiques du bruit (CSB), puis l'élaboration d'un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, ainsi que pour les grandes infrastructures de transport.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, communautaire et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires.
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie comme de plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

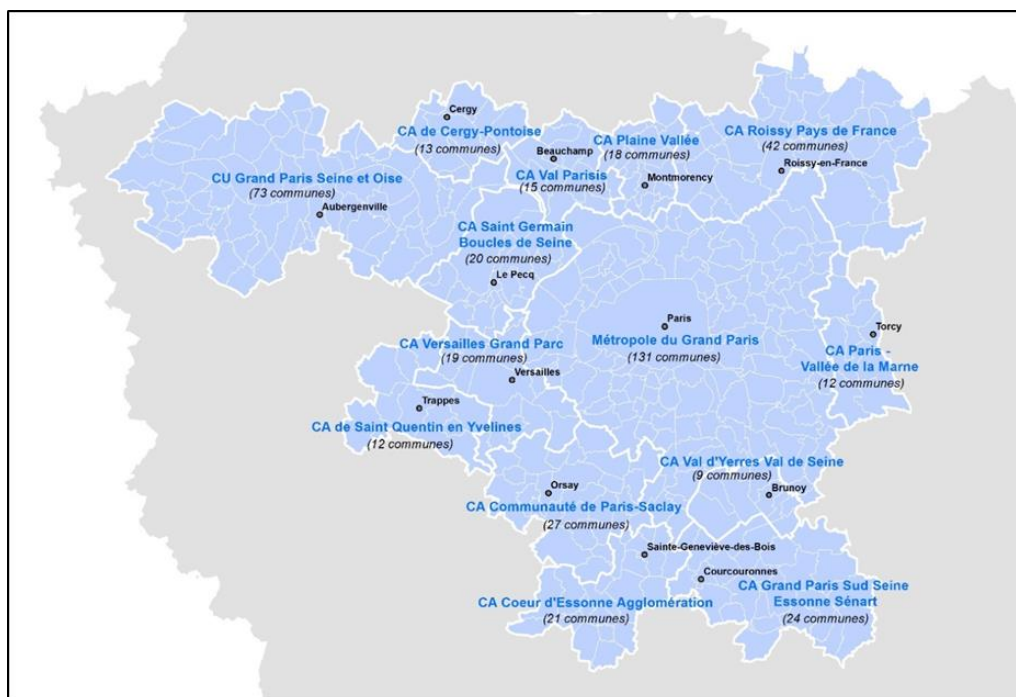
Les autorités compétentes pour l'élaboration des cartes stratégiques de bruit sont les Préfets de département pour les grandes infrastructures, et les communes et intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores à l'échelle des agglomérations.

Les autorités compétentes pour la réalisation des **PPBE des grandes infrastructures** sont :

- les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports
- les conseils départementaux pour le réseau routier départemental
- les communes pour le réseau routier communal

Les autorités compétentes pour la réalisation des PPBE sur le territoire de l'agglomération parisienne sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017. La Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine en fait partie.

Figure 1 : Carte des 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores en Ile-de-France



Pour une collectivité territoriale, l'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites – cf tableau ci-dessous), préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

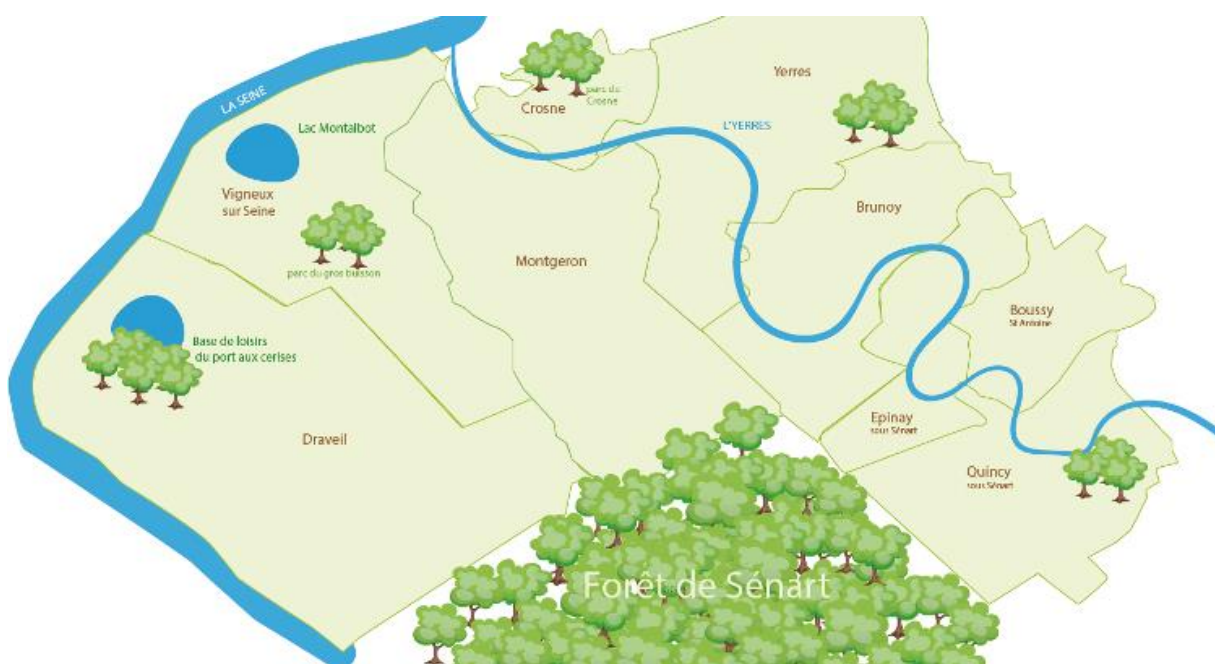
Conformément au Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des plans de prévention du bruit dans l'environnement, le plan expose non seulement les mesures envisageables à court ou moyen terme, mais il recense également les mesures de prévention ou de résorption déjà réalisées ou actées par chacun des acteurs concernés, afin de fournir une vision globale de la gestion de la problématique.

2) **PRESENTATION DU TERRITOIRE**

1. **Situation géographique**

La C.A Val d'Yerres Val de Seine est une intercommunalité française, située dans la région Île-de-France, dans le département de l'Essonne, constituée par les communes de : Boussy Saint-Antoine, Brunoy, Crosne, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Montgeron, Quincy-sous-Sénart, Vigneux-sur-Seine et Yerres.

Figure 2 : Carte des espaces naturels du Val d'Yerres Val de Seine



Ce territoire est compris entre Seine et Yerres, et amorce le plateau de la Brie. Il fait la transition entre la zone dense métropolitaine qui s'étire le long de la vallée de la Seine jusqu'à Evry, et les lisières agricoles de la Seine et Marne.

Les neuf communes sont limitrophes de la Forêt de Sénart ou de la Forêt Domaniale de la Grange. Plusieurs sites verts d'intérêt communautaire à vocation structurante, tels que le plan d'eau Montalbot à Vigneux-sur-Seine, le Moulin de Senlis à Montgeron, la Peupleraie d'Epinay-sous-Sénart, le Bois Chardon à Draveil, les boucles de l'Yerres et le Parc de la Mairie à Boussy-St-Antoine, les terrains du Museum d'histoire naturelle à Brunoy ont été identifiés en vue de leur préservation, leur valorisation et leur remise en état naturel.

Des aménagements au long du Fil Vert autour de l'Yerres et du Réveillon sont en cours, avec la création de « haltes » remarquables (Ile Panchout, Parc du Moulin à Crosne, Moulin de Senlis à Montgeron, Musée Dunoyer de Segonzac et Vieux-Pont à Boussy-St-Antoine).

2. Superficie et population

La C.A Val d'Yerres Val de Seine s'étend sur une superficie de 6 690,37 ha. Elle compte 177 491 habitants (données INSEE 2016).

3. Habitat

Le parc de logements se caractérise par une majorité d'habitats collectifs (55%), contre 45% de logements individuels. Les logements vacants représentent 5,7% du parc de logements.

Les résidences principales entre 61,36% de propriétaires et 37,1% de locataires. Parmi locataires, 22,4% se trouvent en HLM (données INSEE 2015).

On observe un poids important du parc de logements des années 1950 à 1970 : logements en résidence principale construits entre 1949 et 1974 (46%). Ceux construits après 1975 représentent 34% du parc de logements global. Enfin, une minorité de logements a été construite avant 1949 (19%).

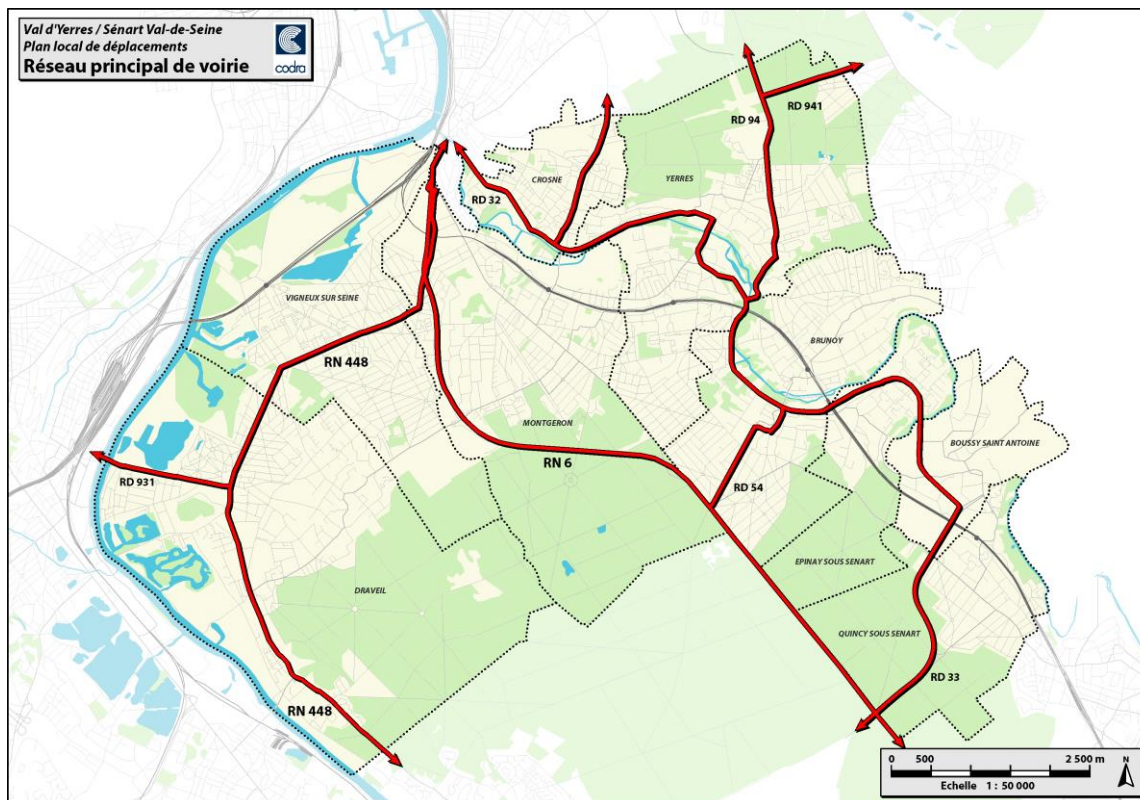
Tableau : types d'occupation de logements (Données INSEE 2015)

		Nombre	%
Type d'occupation de logement	Résidences principales	68846	93,6
	Résidences secondaires	528	0,7
	Logements vacants	4194	5,7
	Ensemble	73568	100
Type de logements	Individuels	33105	45
	Collectifs	40462	55

En termes de sources de bruit, le territoire présente les caractéristiques suivantes :

4. Infrastructures

Figure 3 : Carte des infrastructures routières de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine



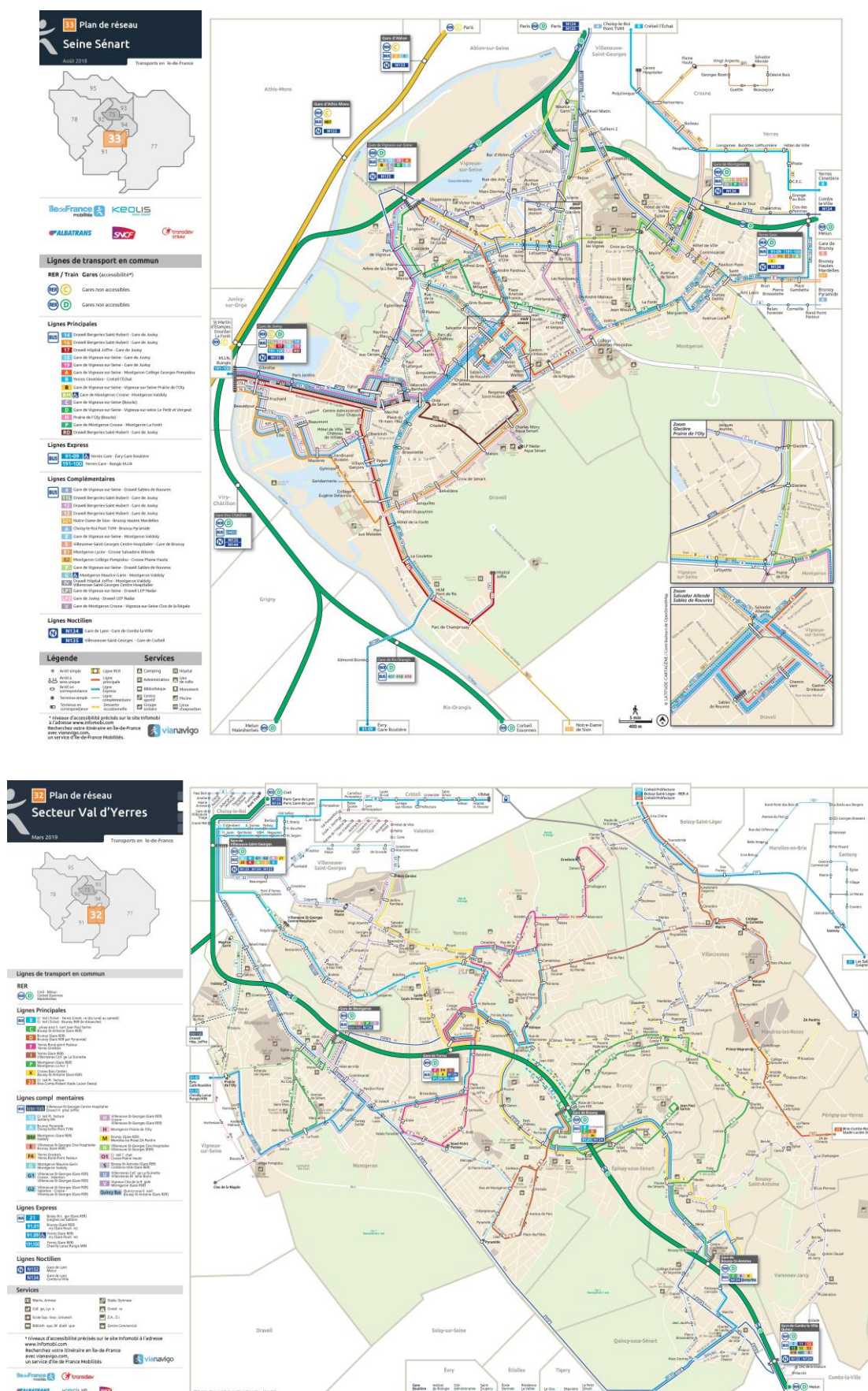
La ville est traversée par de nombreuses infrastructures routières, notamment par :

- route nationale : RN6 (DIRIF)
- plusieurs routes départementales : RD31, RD31, RD32, RD324, RD33, RD448, RD50, RD54 , RD931, RD94, RD94E

Transports en commun :

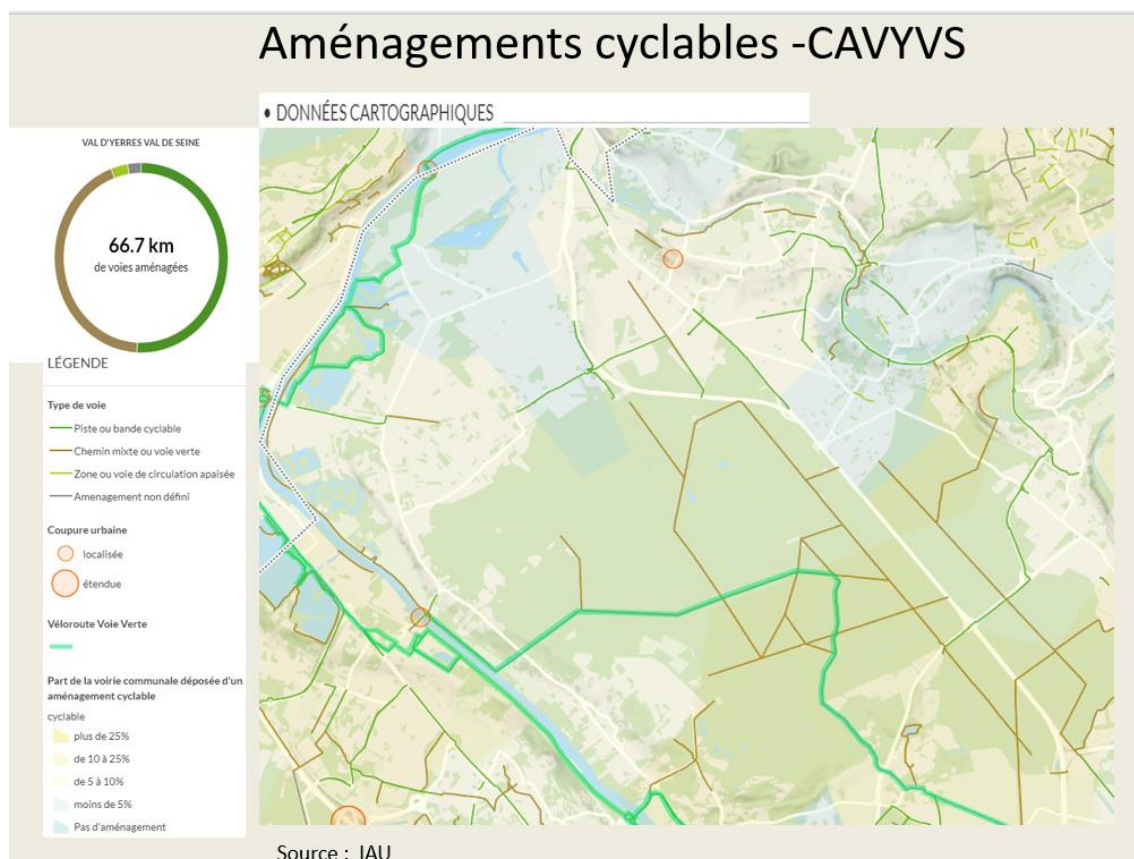
Le territoire est traversé par les lignes ferroviaires n°830 000 (Paris-Mâcon) et n°745 000 (Paris-Montereau) dont la ligne D du RER, ainsi que par les réseaux de bus KEOLIS et STRAV.

Figure 4 : Cartes des réseaux KEOLIS, STRAV et SNCF du Val d'Yerres Val de Seine



La C.A Val d'Yerres Val de Seine comporte 66,7 km de pistes cyclables.

Figure 5 : Carte des aménagements cyclables du Val d'Yerres Val de Seine



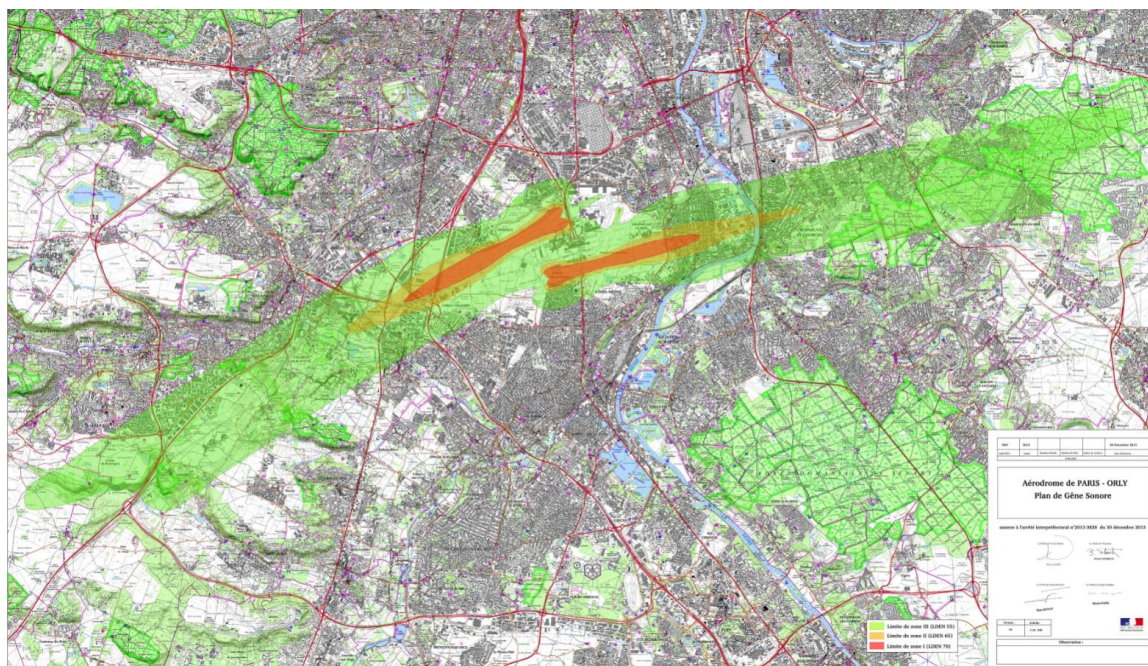
Sur le territoire de la C.A Val d'Yerres Val de Seine, les principales lignes ferroviaires sont le RER D (Gares : Vigneux-sur-Seine / Montgeron-Crosne / Yerres / Brunoy / Boussy-Saint-Antoine).

La ligne ferroviaire 830000 traverse, du nord au sud et d'ouest en est, le nord de la commune de Vigneux-sur-Seine, Montgeron, Yerres, Brunoy, Epinay-sous-Sénart, Boussy-St-Antoine et Quincy-sous-Sénart. Elle comprend 4 voies, 2, côté nord, pour les trains grandes lignes et les convois de fret, les 2 autres réservées au RER D ainsi qu'au fret. La ligne 745000 traverse le nord de Vigneux-sur-Seine sur environ 3,5 km avant de rejoindre l'autre rive de la Seine. Sur cette portion, le nombre de voies varie de 4 à 10.

La C.A Val d'Yerres Val de Seine se situe à proximité de l'aéroport de Paris-Orly.

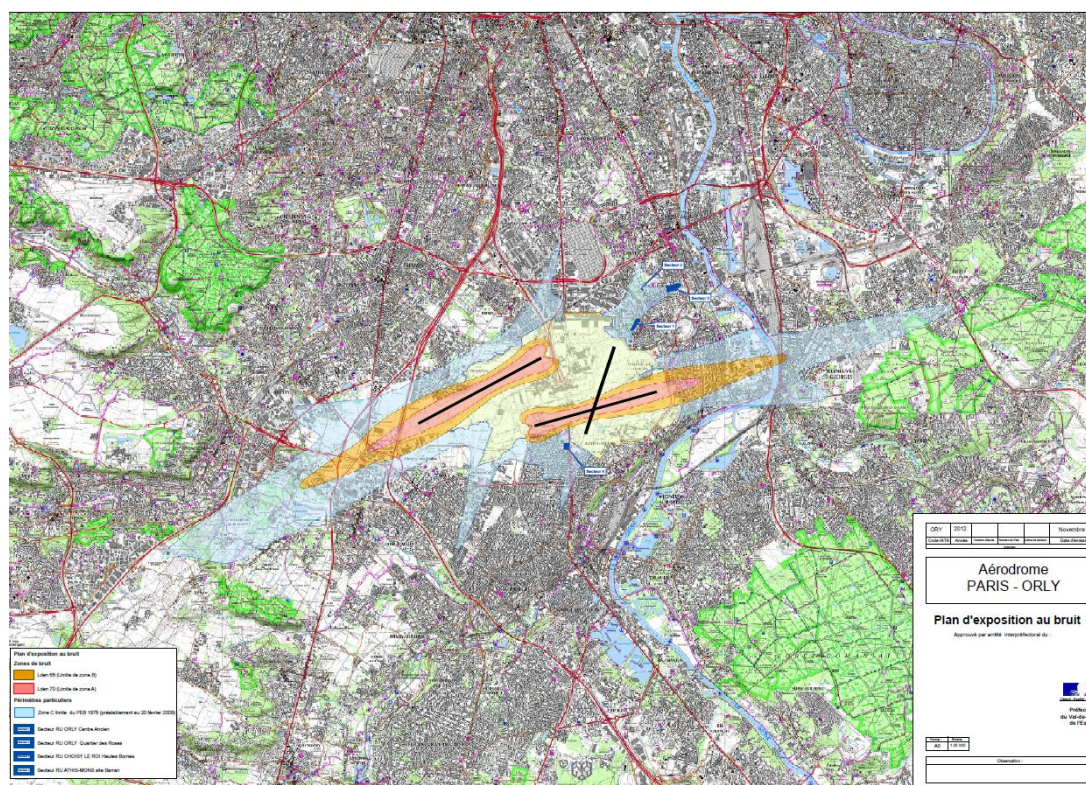
La partie Nord de la commune de Crosne, la partie Nord de la commune de Vigneux-sur-Seine et la partie Nord de la commune de Yerres sont incluses dans le PGS (Plan de gêne sonore) de l'aéroport de Paris-Orly.

Figure 6 : Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Paris-Orly, approuvé par arrêté préfectoral le 30 décembre 2013



La pointe Nord des communes de Crosne et de Vigneux-sur-Seine sont incluses dans le PEB (Plan d'exposition au bruit) de l'aéroport de Paris-Orly.

Figure 7 : Plan d'Exposition au bruit (PEB) de Paris-Orly, révisé par arrêté préfectoral du 21 décembre 2012



Le **Plan d'exposition au bruit** (PEB) est un document d'urbanisme opposable aux tiers qui s'impose aux Plans locaux d'urbanisme (PLU) des collectivités. Il délimite 4 zones en fonction de leur niveau d'exposition au bruit aérien et définit les contraintes d'urbanisme s'appliquant au sein de chacune d'elles (de l'inconstructibilité complète jusqu'aux performances d'isolation phonique des logements)

Le **Plan de gêne sonore** (PGS) délimite des zones à l'intérieur desquelles les habitations existantes sont éligibles à une aide financière pour l'insonorisation des logements. En France, seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS, dont l'aéroport de Paris-Orly.

Le PEB est établi selon les hypothèses de trafic à 15 ans, tandis que le PGS se base sur celles de l'année à venir.

5. Projets et objectifs d'aménagement

➤ Développement économique

Il existe des projets de développement économique sur le territoire Val d'Yerres Val de Seine :

- Projet de construction d'un parc d'activités PME/PMI sur la commune de Montgeron, secteur du Réveil Matin, porté par la société Spirit

Figure 8 : Plan de situation du Quartier Réveil Matin à Montgeron pour Permis de construire de la société SPIRIT



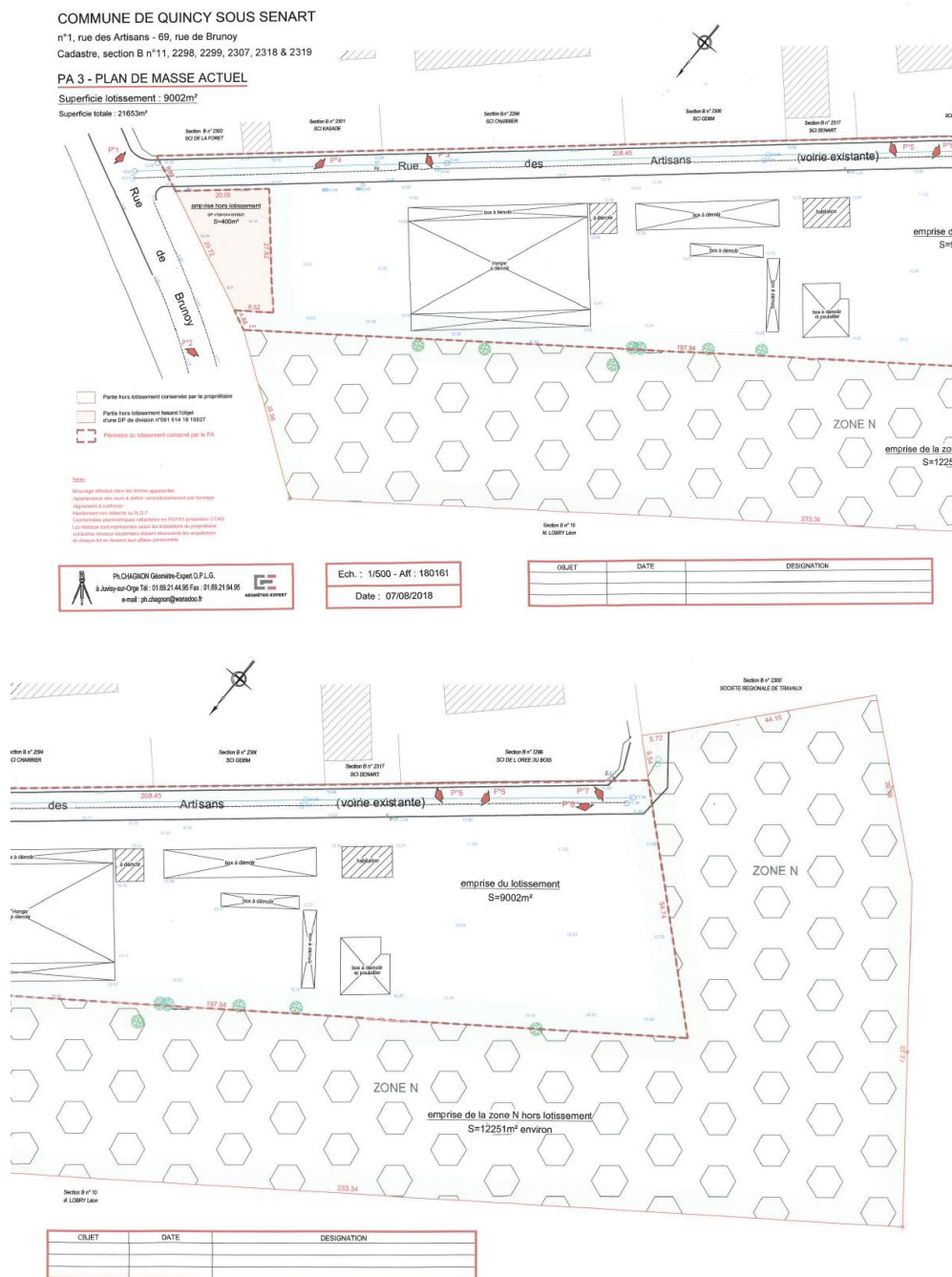
- Projet d'implantation de la société Douville1927, société de métallerie-tôlerie créée en 1927 et localisée sur Epinay-sous-Sénart depuis 2012, qui s'est positionnée sur l'achat d'un site de 4 012 m² (parcelle AY 206) sur le secteur Réveil Matin à Montgeron, à proximité du futur projet Spirit

Figure 9 : Plan de parcelle du secteur Réveil Matin à Montgeron



- Evolution du site « Poney-club » à Quincy-sous-Sénart avec souhait d’y faire un parc PME/PMI

Figure 10 : Plans d’évolution du site « Poney-club » à Quincy-sous-Sénart



- Aucune nouvelle zone d’activité économique n’est envisagée à ce jour, mais la requalification de certains secteurs obsolètes est au stade de la réflexion.

➤ Développement urbain

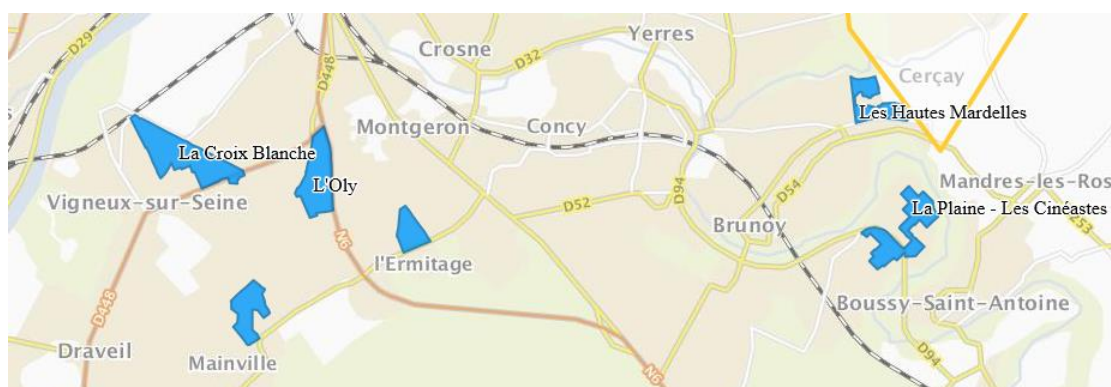
- Eco-quartiers

Une labellisation Eco-quartiers est envisagée sur la Prairie de l'Oly (Montgeron/Vigneux-sur-Seine), de la Croix Blanche (Vigneux-sur-Seine), des Hautes Mardelles (Brunoy) et de La Plaine (Epinay-sous-Sénart).

- Grands Projets de Renouvellement Urbain :

Quatre Grands Projets de Renouvellement Urbain existent à travers le nouveau programme national de renouvellement urbain (NPNRU) : la Croix Blanche (Vigneux-sur-Seine), l'Oly (Montgeron/Vigneux-sur-Seine), les Hautes Mardelles (Brunoy) et les Cinéastes – La Plaine (Epinay-sous-Sénart).

Figure 11 : Carte des Grands Projets de Renouvellement Urbain du Val d'Yerres Val de Seine (d'après <https://sig.ville.gouv.fr/Cartographie/CV356>)



3) METHODE D'ELABORATION DU PPBE

1. Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 3ème échéance de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine ont été produites et transmises au premier semestre 2018, et arrêtées en conseil communautaire du 7 décembre 2018.

L'élaboration du PPBE a été lancée en interne avec le soutien de Bruitparif et la collaboration de l'ensemble des acteurs territoriaux, en particulier les 9 communes qui la composent. L'objectif, afin de respecter le calendrier réglementaire, est d'aboutir à un document consolidé qui puisse être approuvé en fin d'année 2019.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine s'articulera autour de trois grands axes :

- un diagnostic des secteurs à enjeux du territoire : zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit, et zones calmes à préserver ;

- un recueil des actions réalisées et programmées par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de validité du PPBE (2020-2024) ;
- les actions qui seront portées par Val d'Yerres Val de Seine.

2. Coopération entre services au sein de la commune ou coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité s'est appuyée en interne sur les compétences de ses services ainsi que des services des neuf communes, notamment dans le cadre du recueil d'informations sur l'habitat et le trafic routier, l'EPCI n'ayant pas la compétence.

3. Outils à disposition

Afin d'établir ce PPBE, l'intercommunalité a utilisé la plateforme web-SIG de Bruitparif ainsi que de l'ensemble des documents d'accompagnement mis à sa disposition.

4. Identification des acteurs

Avant d'établir son PPBE, l'intercommunalité s'est dotée d'une bonne connaissance des différents acteurs susceptibles d'être impliqués dans la lutte contre le bruit et a identifié l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

La C.A. Val d'Yerres Val de Seine intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017.

Les 9 communes du territoire (Boussy-St-Antoine, Brunoy, Crosne, Draveil, Epinay-sous-Sénart, Montgeron, Quincy-sous-Sénart, Vigneux-sur-Seine, Yerres) sont concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorité en charge de bâtiments sensibles comme les écoles maternelles et primaires ou les crèches, et de manière générale, en tant que détentrices de la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

Le Conseil départemental de l'Essonne est gestionnaire de la voirie départementale, et également, parmi les établissements sensibles, des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, il était en charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre des deux premières échéances de la directive européenne ; le PPBE départemental de 3ème échéance est actuellement en cours de rédaction. Ce calendrier commun est l'occasion de partager les informations et ainsi de produire des documents cohérents entre eux, le PPBE d'agglomération de Val d'Yerres Val de Seine devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

La Région Ile-de-France n'est pas concernée par les obligations réglementaires découlant de la directive 2002/49/CE, mais partenaire en tant que gestionnaire des lycées, et a été sollicitée dans cette optique pour mettre à jour les données d'entrée disponibles.

Les services de l'État impliqués, centraux ou déconcentrés, sont :

- la mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national,
- la DRIEE (Direction régionale et interdépartementale de l'environnement et de l'énergie) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités, Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A.
- les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale de territoires de l'Essonne) sont en charge, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des deux premières échéances de la directive selon le même calendrier,
- la DGAC (Direction Générale de l'Aviation civile) élabore les PPBE des trois grands aéroports franciliens, dont celui de Paris-Orly,
- la DiRIF (Direction des Routes d'Ile-de-France) est en charge des actions d'entretien et de modernisation du réseau routier national non concédé et, à ce titre, de la mise en œuvre d'actions de résorption des points noirs de bruit générés par ces infrastructures.

Les gestionnaires, exploitants et concessionnaires d'infrastructures de transport :

- **SNCF réseau** est gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire sur le territoire de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire arrêtées par les services de l'État. SNCF réseau a été sollicité pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de Val d'Yerres Val de Seine, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.
- **Groupe ADP** (anciennement Aéroports de Paris) est exploitant des trois plateformes aéroportuaires franciliennes, et a produit les cartes stratégiques de bruit pour ces trois aéroports, dont celui de Paris-Orly.

5. Méthode d'identification des enjeux

Afin d'identifier les enjeux bruit sur son territoire, l'intercommunalité s'est basée sur les cartes de bruit stratégiques produites dans le cadre de la 3^{ème} échéance de la Directive européenne, qui permettent de disposer d'un référentiel actualisé sur l'environnement sonore ; sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif ; ainsi que sur des études préalables à l'élaboration du PPBE réalisées par la collectivité.

6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit et les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

Afin de collecter des informations concernant les « Points Noirs de Bruit » routiers, ferrés et aériens, ainsi que les actions passées ou à venir pour les résorber, la C.A Val d'Yerres Val de Seine a adressé un courrier le 27/05/2019 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les réponses à ces courriers figurent en annexe de ce projet de PPBE.

Un examen des différents Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement relatifs à ces infrastructures et disponibles à ce jour a également été effectué.

7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'axera principalement autour :

- de la réduction du bruit à la source via des actions de résorption des points noirs de bruit
- de la délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver
- de l'amélioration des connaissances pour informer et sensibiliser aux enjeux du bruit

8. Méthode de consultation du public

Ce document, ainsi que toutes les cartographies du bruit des grandes infrastructures de transport terrestres, seront consultables sur le site internet de la C.A Val d'Yerres Val de Seine à partir du 07/10/2019. Les cartes de bruit ne sont pas toutes reprises dans le présent document.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la C.A Val d'Yerres Val de Seine est porté à la consultation du public du 07/10/2019 au 07/12/2019, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la Communauté d'agglomération (78 Route nationale, 91800 Brunoy – du lundi au vendredi : 08h30-12h00 et 13h30-17h30).

A la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations sera établie et transmise, le cas échéant, aux gestionnaires des différentes infrastructures qui répondront aux remarques pour ce qui les concerne, et en tiendront compte éventuellement dans l'établissement de leur PPBE.

Si la consultation du public ne remet pas fondamentalement en cause le projet de PPBE tel que présenté, le document final regroupera une synthèse de ces observations et les réponses qui auront été apportées par les différents gestionnaires d'infrastructures.

9. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la C.A Val d'Yerres Val de Seine, qui sera arrêté par délibération du conseil communautaire puis transmis au Préfet du

département de l'Essonne et rendu consultable sur le site internet de l'intercommunalité à l'adresse : <https://www.vyvs.fr/>

Il sera également transmis pour information à Bruitparif afin que Bruitparif puisse tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Ile-de-France.

Enfin, un résumé réglementaire au format « Commission Européenne » du PPBE doit également être produit et déposé sur la plateforme Eionet sous format électronique (.doc ou .odt), ou transmis au CEREMA à l'adresse rapportage.bruit@cerema.fr ; il doit également être transmis à la D.D.T. et à l'U.T.E.A. ainsi qu'à Bruitparif.

II. DIAGNOSTIC TECHNIQUE DES ZONES A ENJEUX

Les cartes stratégiques de bruit sont les outils de diagnostic prévus par la Directive européenne 2002/49/CE permettant de disposer d'une estimation des secteurs et des populations les plus exposées. Elles constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles. L'élaboration des Plans de Prévention du bruit dans l'Environnement s'appuie en premier lieu sur ce diagnostic.

Issue de modélisation à partir de données descriptives de l'environnement (topographie, bâti...) et des sources de bruit de transports, la cartographie stratégique du bruit produit une représentation graphique des niveaux de bruit moyen calculés ainsi que les statistiques d'exposition des populations et des bâtiments dits sensibles (établissements sanitaires et sociaux et d'enseignement).

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

- **Lden** (Level day-evening-night) : niveau sonore moyen pondéré sur 24h (les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie) et moyenné sur une année de référence)
- **Ln** (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h).

Pour chacun de ces indicateurs, et pour chaque source de bruit concernée, deux types de cartes sont produites : les cartes de type A (niveaux sonores, par pas de 5 décibels) et les cartes de type C (zones en dépassement des seuils réglementaires).

Les valeurs limites réglementaires retenues par la France en application de la directive européenne 2002/49/CE sont :

Valeur limite en dB(A)	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré (LGV)	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	-

1. SYNTHÈSE DES RÉSULTATS DE LA CARTOGRAPHIE DU BRUIT DES TRANSPORTS

Les cartes stratégiques de bruit de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine ont été arrêtées en conseil communautaire du 7 décembre 2018.

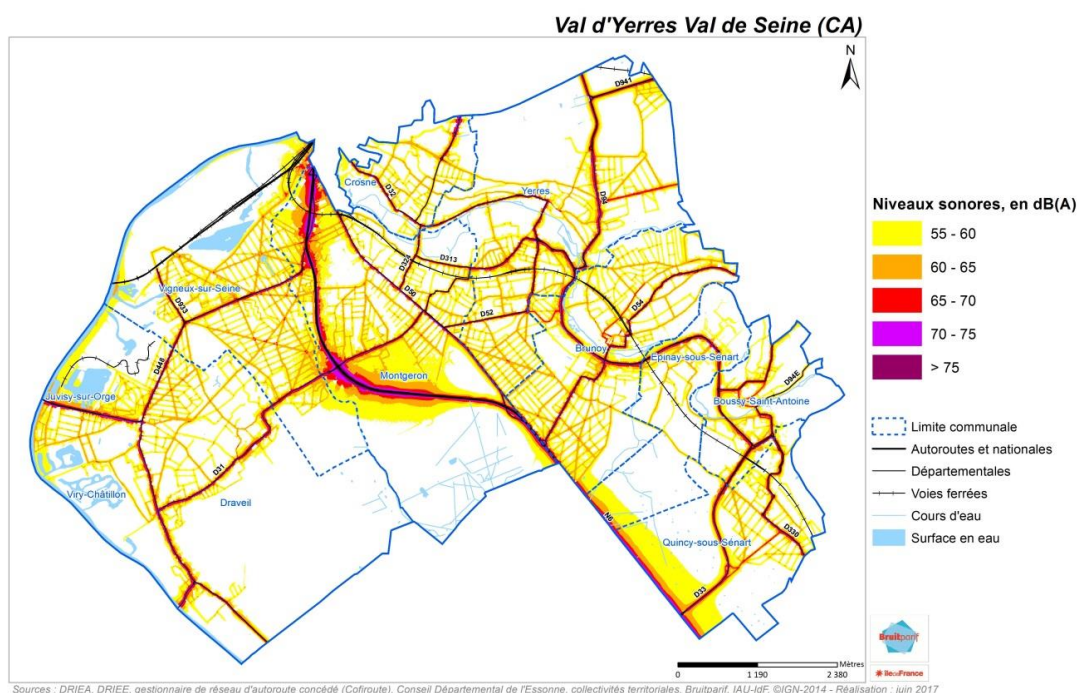
Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse <https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20d'Yerres%20Val%20de%20Seine>.

Les cartes, tableaux et les graphiques ci-dessous présentent les principaux résultats, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

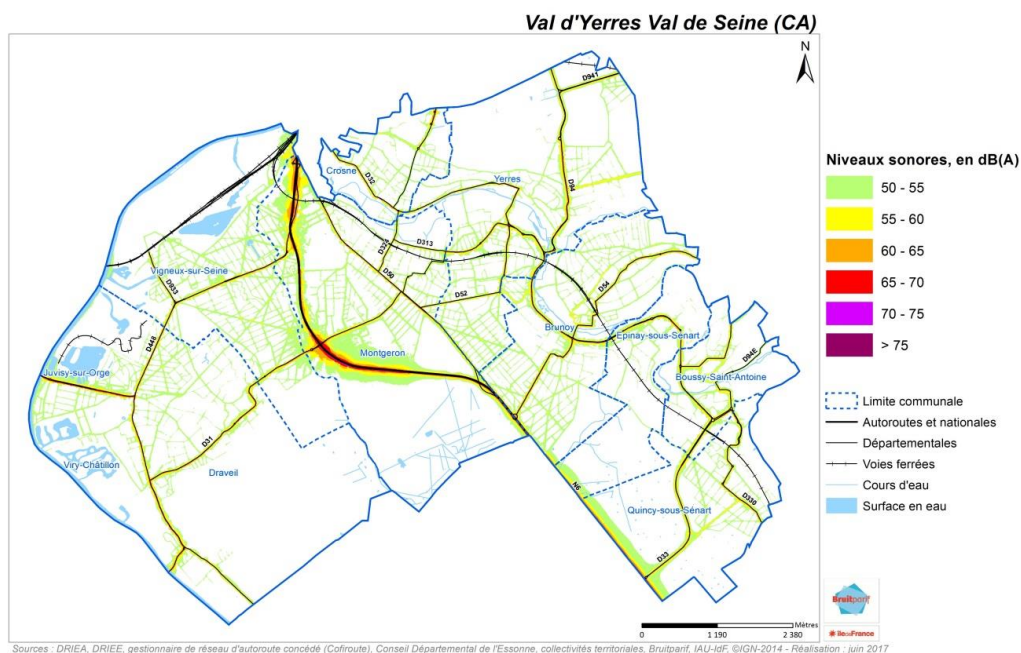
Figure 12 : Cartes de bruit routier du territoire de type « A » et « C »

Bruit routier

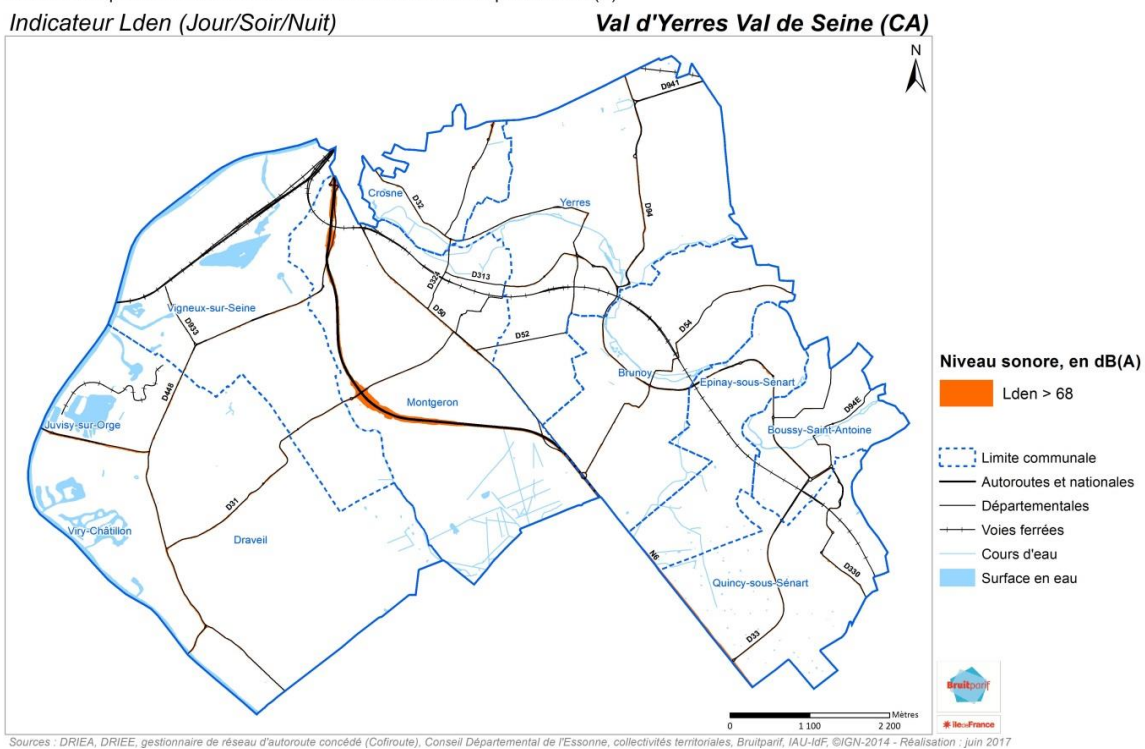
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Bruit routier
Indicateur Ln (Nuit)



Bruit routier
Zones de dépassement de la valeur limite
Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A)
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Bruit routier

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 62 dB(A)

Indicateur Ln (Nuit)

Val d'Yerres Val de Seine (CA)

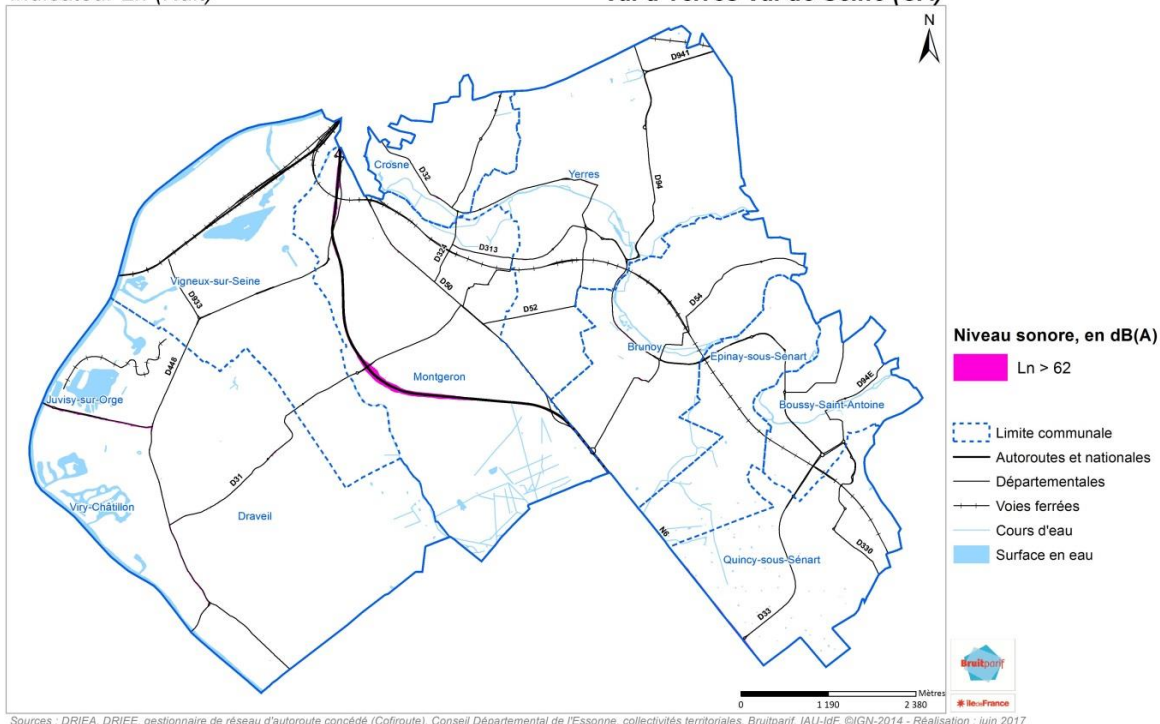
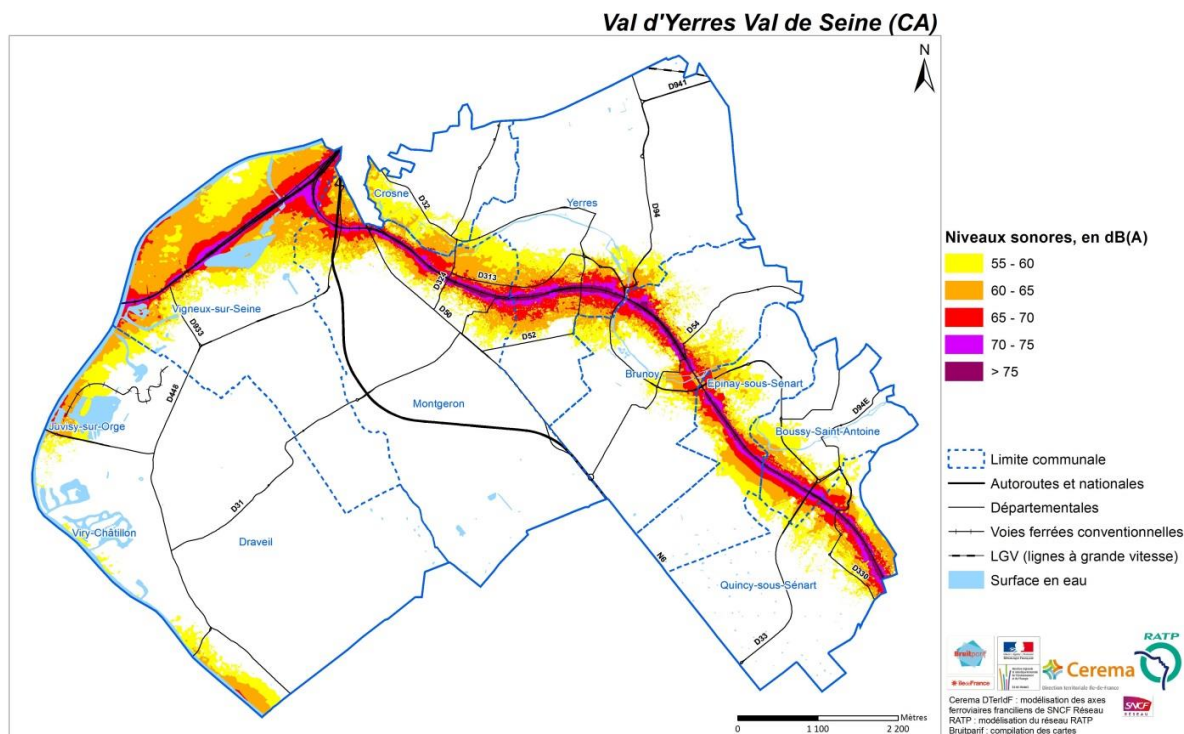


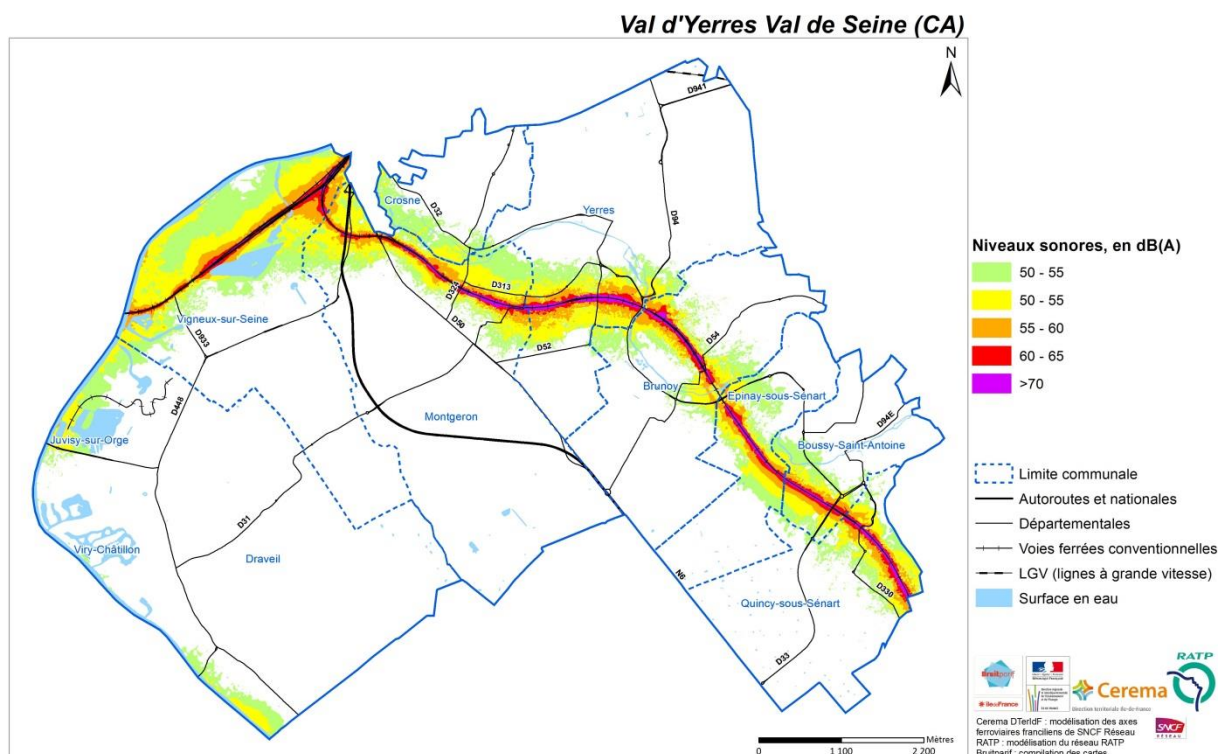
Figure 13 : Cartes de bruit ferré du territoire de type « A » et « C »

Bruit ferré
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Sources : SNCF Réseau, RATP- 2012, DRIEA, DRIEE, Cerema DTerIdF, Bruitparif, IAU-IdF, ©IGN-2014 - Réalisation : juin 2017

Bruit ferré
Indicateur Ln (Nuit)



Sources : SNCF Réseau, RATP- 2012, DRIEA, DRIEE, Cerema DTerIdF, Bruitparif, IAU-IdF, ©IGN-2014 - Réalisation : juin 2017

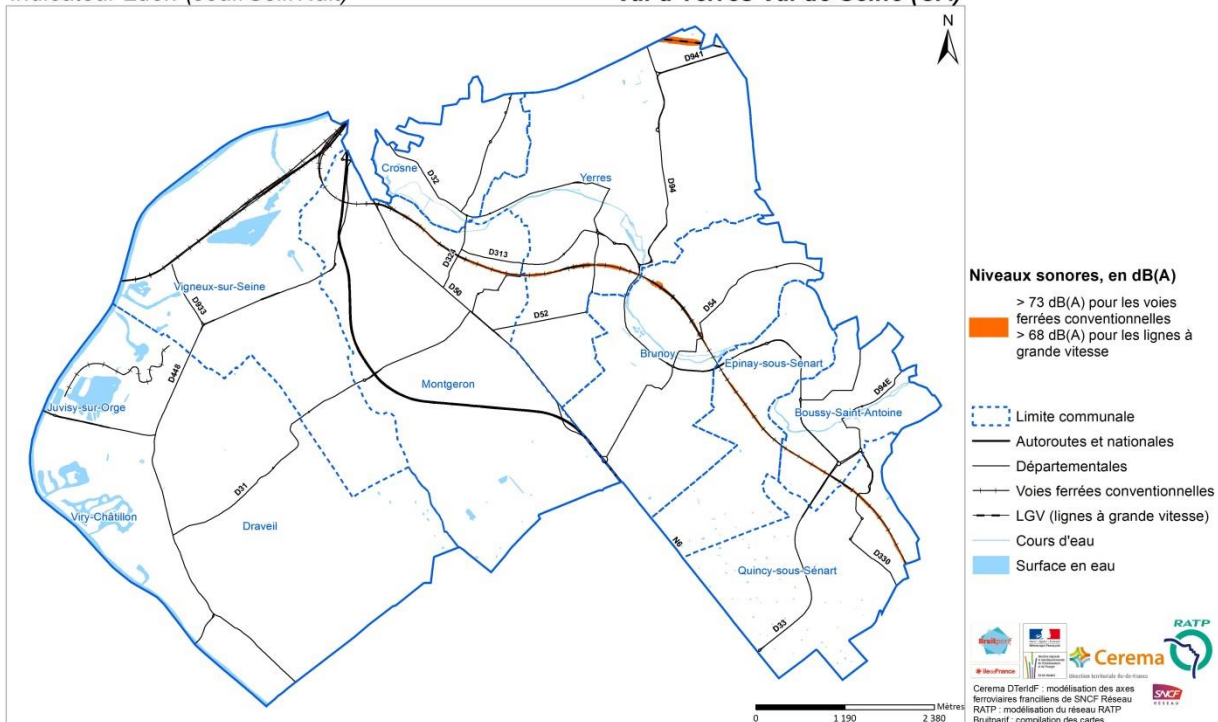
Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 73 dB(A) (voies conventionnelles) ou 68 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

Val d'Yerres Val de Seine (CA)



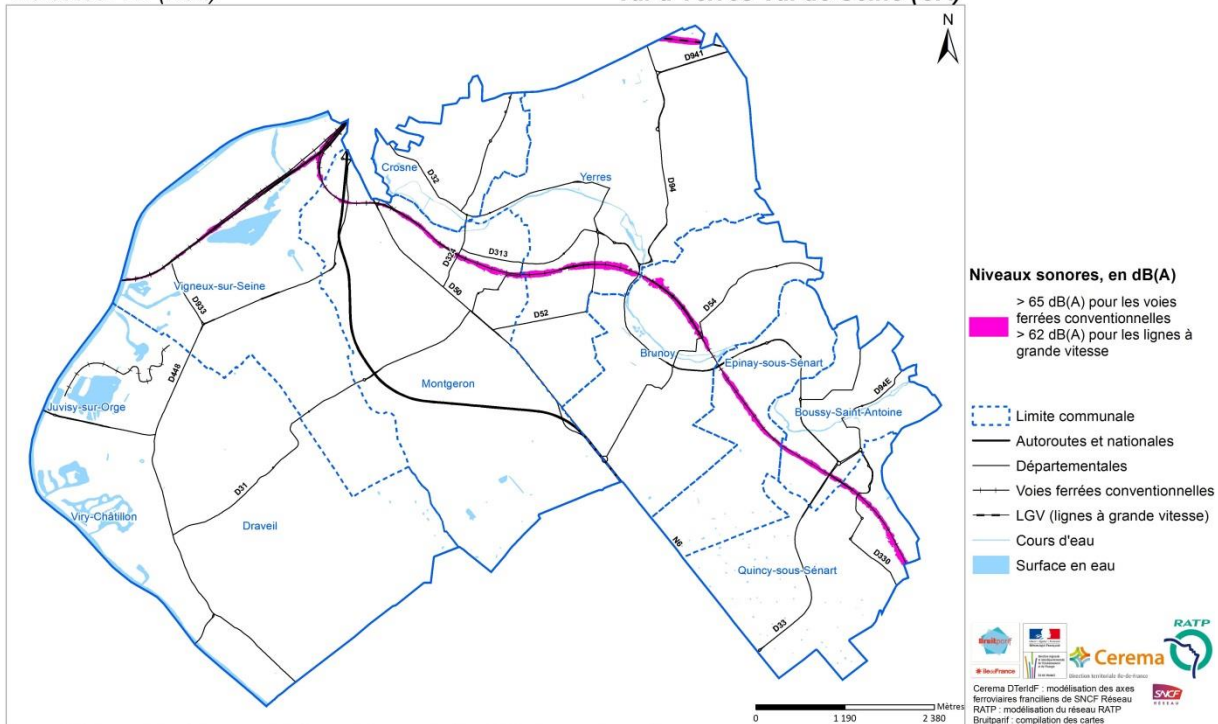
Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A) (voies conventionnelles) ou 62 dB(A) (lignes à grande vitesse)

Indicateur Ln (Nuit)

Val d'Yerres Val de Seine (CA)



NB : les cartes de bruit stratégiques de l'aéroport Paris-Orly ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Il s'agit de courbes isophones par pas de 5 dB(A), à partir de 55 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 dB(A) pour l'indicateur Ln, qui sont les seuils de représentation obligatoire des niveaux de bruit, fixés par la Commission européenne.

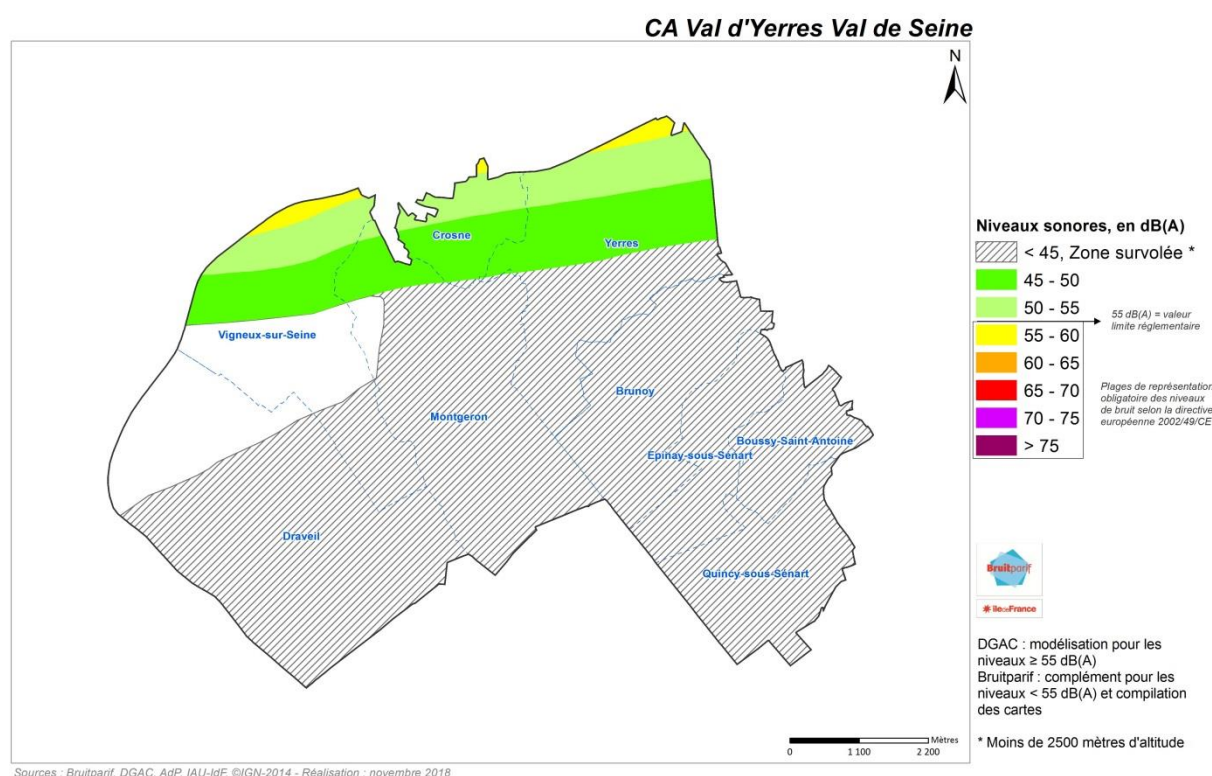
Afin de décrire également les zones exposées à des niveaux moindres mais néanmoins survolées, Bruitparif a réalisé une extrapolation des courbes de niveaux sonores à partir de la connaissance des trajectoires de survols et des résultats des mesures réalisées dans le cadre du projet SURVOL (<http://survol.bruitparif.fr/>). Les cartes ci-après représentent les niveaux de bruit à partir de 45 dB(A) en Lden et 40 dB(A) en Ln ainsi que toutes les zones survolées à une altitude inférieure à 2500 mètres.

De même, le décompte des populations et établissements sensibles exposés au-dessus des niveaux de 55 dB(A) en Lden et de 50 dB(A) en Ln a été réalisé par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC puis transmis à Bruitparif. Bruitparif a complété les informations pour les expositions aux plages de niveaux inférieurs pour les bruits associés à cet aéroport.

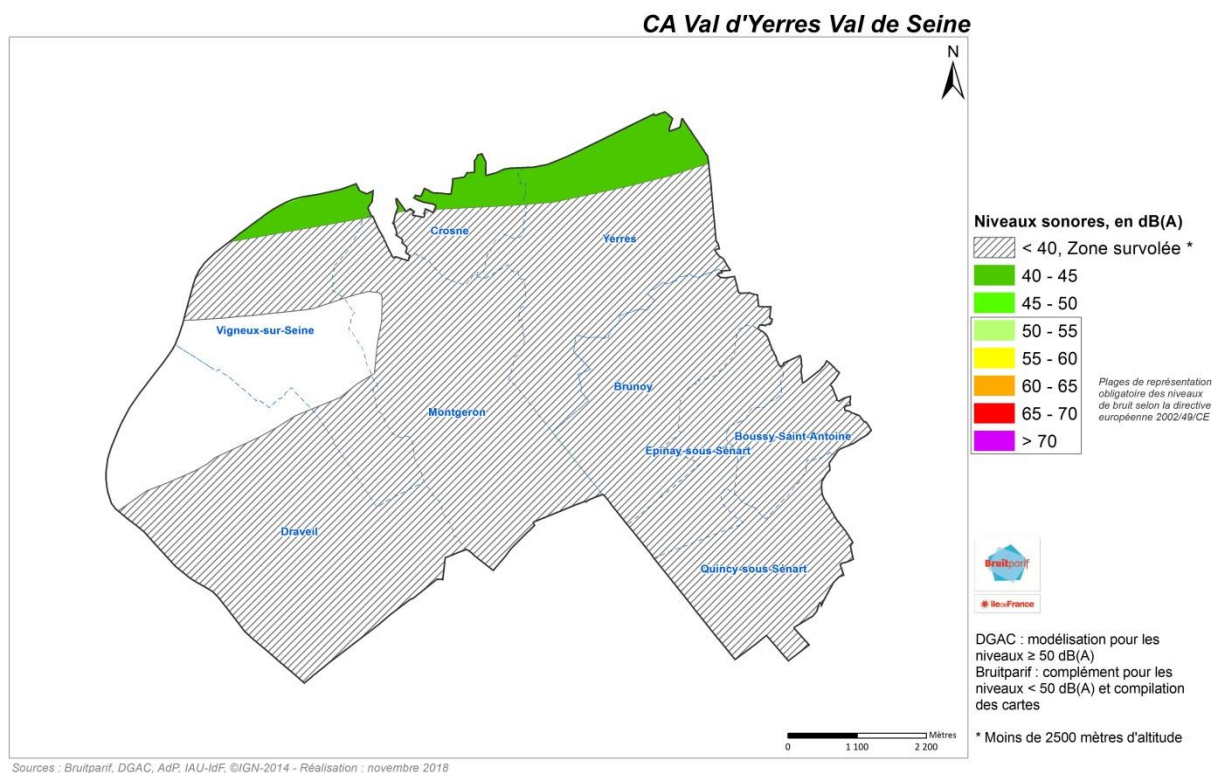
Figure 14 : Cartes de bruit aérien du territoire de type « A » et « C »

Bruit aérien

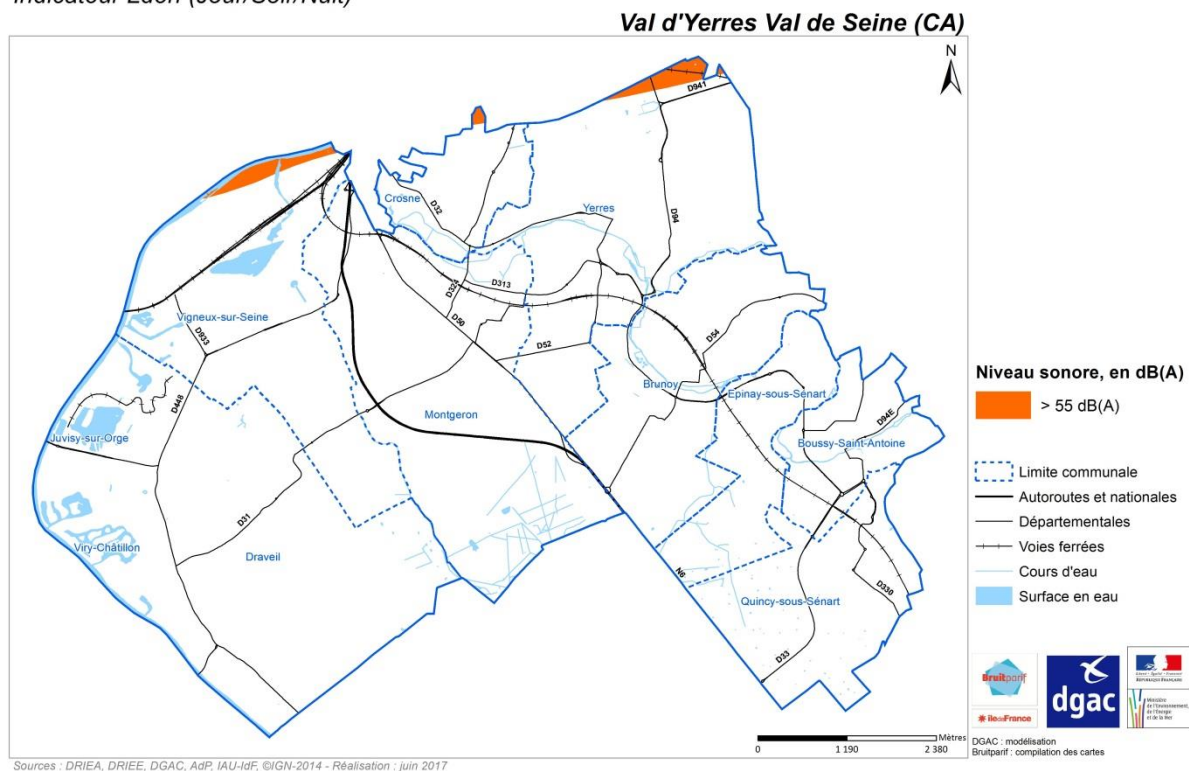
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Bruit aérien
Indicateur Ln (Nuit)



Bruit aérien - Aéroport Paris-Orly
Zones de dépassement de la valeur limite
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Il n'existe pas de valeur limite réglementaire définie en Ln pour le bruit aérien.

2. STATISTIQUES D'EXPOSITION DE LA POPULATION ET DES ETABLISSEMENTS SENSIBLES

Outre les documents cartographiques, les statistiques d'exposition au bruit des transports de la population de Val d'Yerres Val de Seine ont été produites et sont présentées dans les tableaux ci-dessous :

➤ Exposition par tranches de niveaux sonores

- *POPULATION*

Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit

INDICATEUR Lden

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien - ORLY	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 45 et 50 dB(A)					20603	12%
entre 50 et 55 dB(A)					3418	2%
entre 55 et 60 dB(A)	71338	43 %	16004	10 %	12	0 %
entre 60 et 65 dB(A)	17005	10 %	11210	7 %	0	0 %
entre 65 et 70 dB(A)	12337	7 %	4601	3 %	0	0 %
entre 70 et 75 dB(A)	3783	2 %	1963	1 %	0	0 %
à plus de 75 dB(A)	0	0 %	475	0 %	0	0 %
Au-dessus du seuil	8149	5 %	1032	1 %	12	0 %
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0 %		

Plus de 8000 personnes, soit 5% de la population totale, seraient exposées à des niveaux supérieurs à la valeur limite réglementaires selon l'indicateur Lden (indicateur de bruit global jour/soir/nuit tenant compte de la sensibilité accrue en période de soirée et de nuit) pour le bruit routier, et un millier pour le bruit ferré ; pour le bruit aérien le seuil réglementaire de 55 dB(A) en Lden est respecté pour la quasi-totalité des habitants du territoire.

INDICATEUR Ln

Population exposée	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien - ORLY	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
entre 40 et 45 dB(A)					2346	1%
entre 45 et 50 dB(A)					0	0%
entre 50 et 55 dB(A)	18333	11 %	15380	9 %	0	0 %
entre 55 et 60 dB(A)	12101	7 %	9428	6 %	0	0 %
entre 60 et 65 dB(A)	6214	4 %	3346	2 %	0	0 %
entre 65 et 70 dB(A)	193	0 %	1678	1 %	0	0 %
à plus de 70 dB(A)	0	0 %	294	0 %	0	0%
Au-dessus du seuil	2576	2 %	1972	1 %	0	0 %
Au-dessus du seuil Fer LGV			0	0 %		

Pour le bruit nocturne (indicateur Ln, pour la période 22h-6h), 2576 (2%) habitants seraient en situation de dépassement des seuils réglementaires pour le bruit routier et presque 2000 pour le bruit ferré. Pour le bruit aérien, une population à peu près équivalente serait exposée à des niveaux de bruit dépassant les 50 dB(A) en Ln, alors qu'il n'existe pas de seuil réglementaire pour la période nocturne.

- **ETABLISSEMENTS SENSIBLES**

Tableau de répartition des classes d'exposition au bruit pour les établissements sensibles

INDICATEUR Lden

Etablissements	Bruit routier			Bruit ferré			Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance*	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	35	3	2	13	1	3	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	19	0	4	5	0	3	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	6	0	2	3	0	1	0		0
entre 70 et 75 dB(A)	6	0	1	0	0	1	0		0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0	0	0	0	0		0
Au-dessus du seuil	9	0	1	0	0	0	0		0
Au-dessus du seuil Fer LGV				0	0	0			

INDICATEUR Ln

Etablissements	Bruit routier			Bruit ferré			Bruit aérien		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social	Enseignement	Petite enfance*	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	17	0	5	9	1	3	0		0
entre 55 et 60 dB(A)	9	0	2	4	0	3	0		0
entre 60 et 65 dB(A)	7	0	1	2	0	1	0		0
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0	0	0	1	0		0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0	0	0	0	0		0
Au-dessus du seuil	3	0	0	0	0	1			
Au-dessus du seuil Fer LGV				0	0	0			

* les statistiques d'exposition des établissements d'accueil de petite enfance n'ont pas été produites par la DGAC

Statistiques réalisées par Bruitparif en collaboration avec la DTerIdF du Cerema (Routier)

Bruitparif en collaboration avec la RATP et SNCF Réseau (Ferré) et la DGAC (Aérien)

Route : décembre 2016 / Fer : janvier 2017 / Aérien : juin 2017

Source de la donnée population : densibati2009 de l'IAU issu du RGP2009 de l'INSEE

➤ Synthèse des populations et établissements sensibles en situation de dépassement des seuils réglementaires

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Lden : valeurs limites (dB(A))	68	73	55
Nb d'habitants	8149	1032	12
Nb établiss. enseignement	9	0	0
Nb établiss. santé	1	0	0
Nb établiss. petite enfance	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire
Ln : valeurs limites (dB(A))	62	65
Nb d'habitants	2576	1972
Nb établiss. enseignement	3	0
Nb établiss. santé	0	1
Nb établiss. petite enfance	0	0

3. BRUIT INDUSTRIEL

Pour l'application de la troisième échéance de la directive 2002/49/CE, les cartes de bruit industriel (qui concernent les ICPE A) n'ont pas été réalisées ; le bruit industriel ne constituant pas, sauf exceptions liées à un contexte local particulier, un enjeu prioritaire en Île-de-France, et eu égard au retard constaté dans la mise en œuvre des deux premières échéances de la directive européenne, retard qui place la France sous la menace de sanctions financières, il a été décidé que la mise à jour des cartes de bruit des transports terrestres et

aériens serait prioritaire. A minima, les autorités compétentes ont pu adjoindre aux cartes et statistiques de bruit des transports, la liste des ICPE A de leur territoire potentiellement bruyantes, à partir de la liste des ICPE A fournie par la DRIEE Ile-de-France (<http://www.installationsclassées.developpement-durable.gouv.fr> → **Base des Installations Classées** et d'une table de correspondance proposée par Bruitparif (potentialité de bruyance en fonction des activités).

La liste des établissements potentiellement bruyants sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine figure dans le résumé non technique des cartes stratégiques de bruit. 9 Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE A) ont été référencées sur le territoire (détail des installations ci-dessous) :

- 65.03843 SDP DECAPAGE 91800 BRUNOY
- 65.04070 TOTALFINAELF 91210 DRAVEIL
- 65.10719 KALHYGE 2 91860 EPINAY SOUS SENART
- 65.09513 AUCHAN 91230 MONTGERON
- 65.04564 SANITRA SERVICES (SUEZ) 91230 MONTGERON
- 65.04836 BESSIERE 91480 QUINCY SOUS SENART
- 65.0513 CONCORDIA ENERGIE 91270 VIGNEUX SUR SEINE
- 65.05126 MATRIF MATERIAUX ROUTIERS IDF 91270 VIGNEUX SUR SEINE
- 65.13506 SCI YERRES DEVELOPPEMENT 91330 YERRES

Dans son courrier du 04/07/2019 (en annexe), la DRIEE fournit des données sur les procédures de création d'une nouvelle ICPE A. L'exploitant doit transmettre dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter une étude d'impact comprenant une analyse du bruit généré de façon directe ou indirecte par l'installation sur le voisinage. Une enquête publique est ensuite lancée par le préfet de département. Une information des communes concernées par les risques et inconvénients est alors réalisée. Les communes peuvent transmettre leur avis dans le cadre de l'enquête publique.

Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par deux arrêtés ministériels généraux réglementant les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- L'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique pour les installations autorisées ou modifiées après le 1^{er} juillet 1997
- L'arrêté du 20 août 1995 s'applique pour les autres installations

Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

En complément des valeurs limites, les niveaux d'émergence sont aussi réglementés par l'arrêté du 23 janvier 1997 :

Niveau de bruit ambiant dans la zone d'émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Emergence admissible	
	7h-22h sauf dimanches et jours fériés	22h-7h et dimanche et jours fériés
> 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
> 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement. La réglementation ICPE prévoit de plus deux autres régimes administratifs pour encadrer le fonctionnement de ces installations : le régime de l'enregistrement et le régime de la déclaration. Les valeurs limites applicables aux installations sont identiques à celles fixées par l'arrêté de 1997.

Enfin, la DRIEE informe qu'aucune mesure de bruit récente n'a été réalisée autour des installations classées du Val d'Yerres Val de Seine.

4. AUTRES ELEMENTS DE DIAGNOSTIC SUR LE TERRITOIRE

- Le territoire de Val d'Yerres Val de Seine bénéficie d'une **station de mesure permanente dédiée au bruit aérien** implantée et gérée par Bruitparif depuis septembre 2017 (25, avenue Jean Rostand à Yerres). Elle permet de documenter l'évolution temporelle des niveaux de bruit générés par les survols d'aéronefs à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Orly. Des indicateurs événementiels (relatifs aux pics de bruit) complémentaires des niveaux annuels moyennés peuvent ainsi être produits. Tous les résultats sont consultables sur <https://rumeur.bruitparif.fr/>

- Enfin, des **cartes de bruit de bruit cumulé des transports** (hors du cadre réglementaire, mais qui permettent d'approcher la situation des secteurs soumis à de la multi-exposition) ont également été produites :

Figure 15 : Cartes de bruit de bruit cumulé des transports – C.A. Val d'Yerres Val de Seine



5. LOCALISATION ET HIERARCHISATION DES ZONES BRUYANTES

La réalisation des cartes stratégiques de bruit permet d'évaluer l'exposition au bruit des populations et donne des indications sur les parties du territoire les plus fortement impactées. Le croisement avec les informations pertinentes permet de faire émerger précisément les secteurs à enjeux et de les hiérarchiser selon des critères et une méthodologie retenus par l'autorité compétente.

Pour ce faire, il est proposé d'utiliser dans le cadre du PPBE de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine la méthode de quantification des impacts sanitaires liés aux bruits des transports prônée par l'Organisation Mondiale de la Santé (O.M.S.).

Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

La méthodologie de quantification des impacts sanitaires proposée par l'Organisation Mondiale de la Santé a été appliquée par Bruitparif à l'échelle de la zone dense de la région Ile-de-France ; le rapport complet a été publié en février 2019 et est consultable sur : <https://www.bruitparif.fr/pages/Actualites/2019-02-09%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20C3%8Eile-de-France/2019-02-09%20-%20Impacts%20sanitaires%20du%20bruit%20des%20transports%20dans%20la%20zone%20dense%20de%20la%20r%C3%A9gion%20Ile-de-France.pdf>

L'utilisation de la méthodologie d'évaluation des impacts sanitaires proposée par l'OMS permet d'approfondir les éléments apportés par les cartes stratégiques du bruit, en l'appliquant à une échelle territoriale fine (mailles de 250 mètres de côté) par le calcul d'un indicateur synthétique unique représentatif de la dégradation de l'état de santé occasionnée par un facteur environnemental (ici en l'occurrence le bruit), le nombre d'années de vie en bonne santé perdue (ou DALY, pour Disability Adjusted Life Years).

En ce sens, elle est parfaitement adaptée à la démarche d'identification des secteurs à enjeux prioritaires inscrite dans le PPBE. Elle permet d'aller au-delà de la simple évaluation de l'exposition, pour quantifier l'impact sur la santé des populations exposées, en utilisant un indicateur commun agrégé, au lieu de deux (Lden et Ln), mieux adapté notamment pour documenter les situations de multi-exposition. Elle permet enfin de prendre en compte l'impact réel de l'exposition à des niveaux de bruit inférieurs aux seuils réglementaires, les courbes dose-effet proposées par l'OMS le permettant. Le ressenti des populations apparaît de plus mieux pris en compte, la méthode reposant sur l'association d'un niveau d'exposition donné à un effet sanitaire perçu à l'échelle d'une population (taux de personnes qui se déclarent hautement gênées ou hautement perturbées dans leur sommeil).

Pour cela, à partir des données d'exposition au bruit des transports (routes, voies ferrées et trafic aérien), et de répartition de la population, les courbes dose-effet de l'OMS et les coefficients d'incapacité associés pour deux des principaux effets sanitaires avérés (gêne et troubles du sommeil) ont été appliqués, et les résultats déclinés à une échelle territoriale fine pertinente pour la réalisation du PPBE.

MÉTHODOLOGIE O.M.S.

La méthodologie préconisée par l'O.M.S. dès avril 2011 (*Burden of disease from environmental noise, WHO, April 2011*) a été appliquée sur la base des dernières connaissances concernant les effets du bruit sur la santé telles que publiées par l'OMS) en octobre 2018 (*Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, Octobre 2018*).

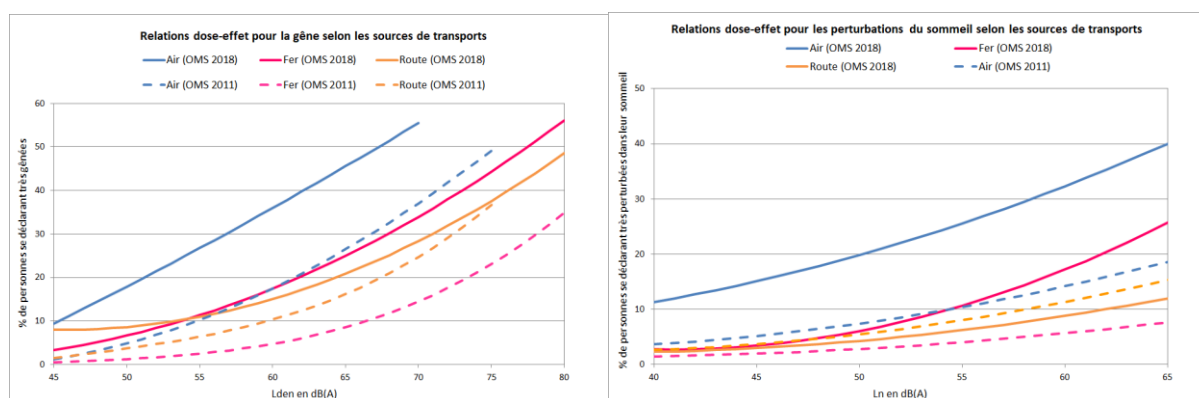
L'application des relations dose-effet proposées par l'OMS aux niveaux d'exposition calculés dans les cartes stratégiques de bruit, puis d'un coefficient d'incapacité pour chacun des effets reconnus (2 % pour la gêne et 7 % pour les perturbations du sommeil), permet une quantification des

impacts sanitaires cumulés (nombre d'années de vie en bonne santé perdues à l'échelle de la population d'un territoire donné) et ramenés à l'individu (nombre de mois de vie en bonne santé perdus sur une vie entière).

Les résultats ont été produits à l'échelle des différentes collectivités et à la maille de 250 mètres de côté, pour une déclinaison fine des secteurs les plus fortement impactés.

Comme présenté sur les graphiques ci-dessous (courbes dose-réponse pour la gêne et pour les troubles du sommeil, pour les différentes sources de bruit des transports), l'impact du bruit aérien et ferroviaire, bruits à composante événementielle, a été sensiblement revu à la hausse depuis la publication des précédentes lignes directrices.

Figure 16 : Courbes dose-réponse pour la gêne (à gauche) et les troubles du sommeil (à droite), selon les recommandations de 2018 (traits pleins) et de 2011 (pointillés) pour les 3 sources de bruit.



Résultats globaux à l'échelle de Val d'Yerres Val de Seine :

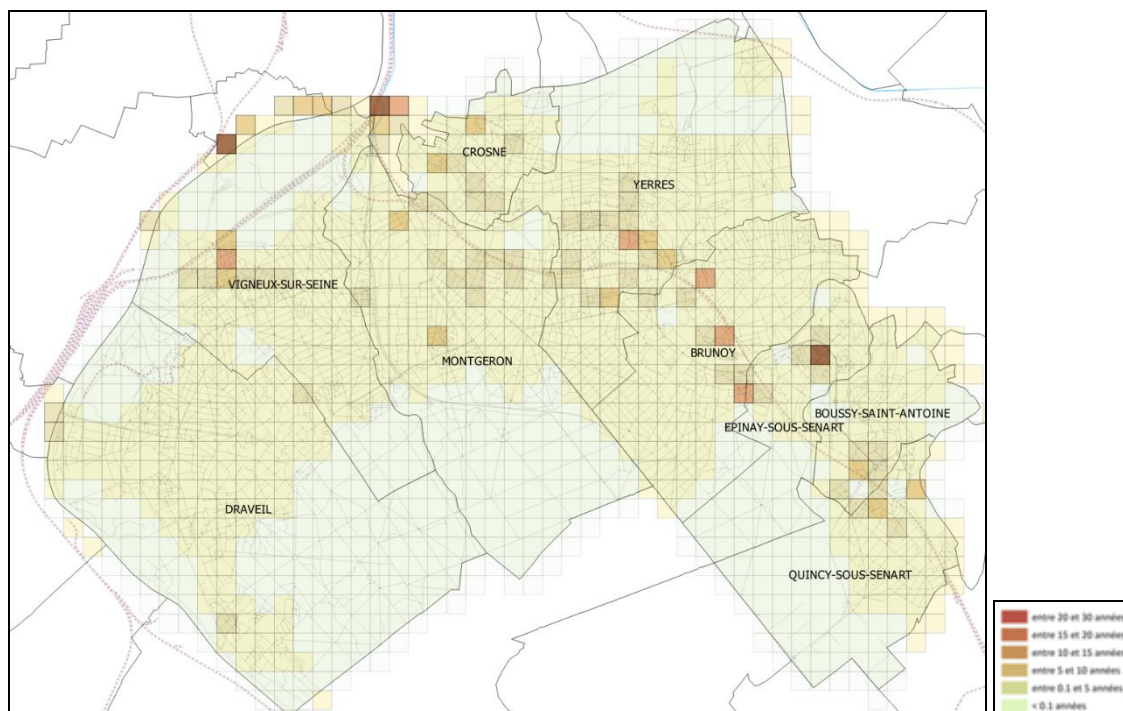
Total DALYs – bruit routier	886
Total DALYs – bruit ferré	561
Total DALYs – bruit aérien	93
Total DALYs – bruit cumulé	1539
Risque individuel (nombre de mois de vie en bonne santé perdus/ vie entière) – bruit cumulé	9,3

Risque sanitaire cumulé et individuel par source de bruit – C.A. Val d'Yerres Val de Seine

Déclinaison à une échelle territoriale fine (mailles de 250 m de côté) :

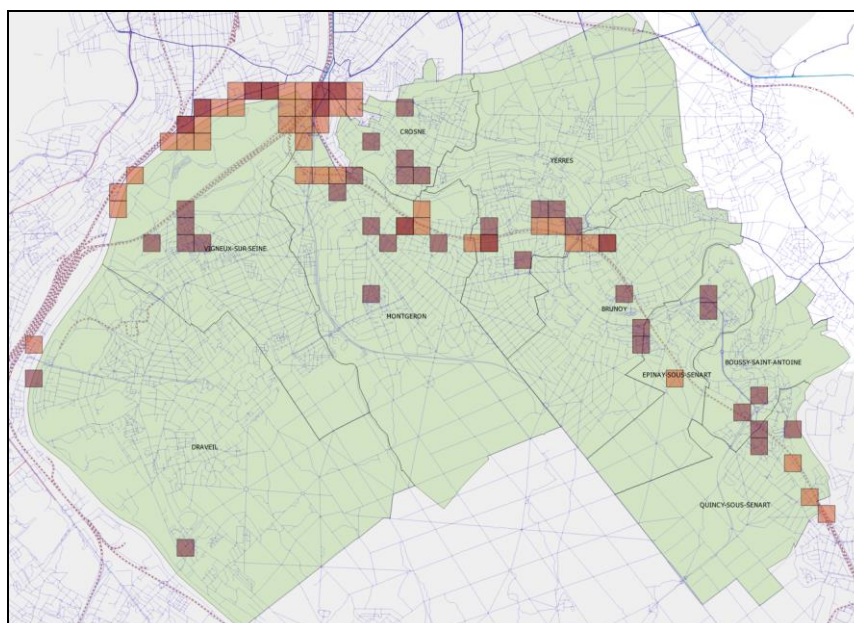
La carte ci-dessous est basée sur le nombre total d'années de vie en bonne santé perdue, toutes sources de bruit cumulées, par maille de 250 mètres de côté :

Figure 17 : Nombre d'années de vie en bonne santé perdue par an – bruit cumulé – C.A. Val d'Yerres Val de Seine



Il semble toutefois pertinent de prendre également en compte des secteurs à l'intérieur desquels le risque individuel apparaît élevé, afin de ne pas privilégier uniquement les mailles les plus peuplées. La carte ci-dessous présente ainsi une sélection des mailles les plus fortement impactées en bruit cumulé, soit pour le nombre total de DALYs par maille (mailles de couleur marron foncé) soit pour le chiffre rapporté à l'habitant (mailles de couleur orangée), soit pour les deux (mailles de couleur marron) :

Figure 18 : Mailles à enjeux prédominants pour le risque collectif et/ou individuel – bruit cumulé – C.A. Val d'Yerres Val de Seine



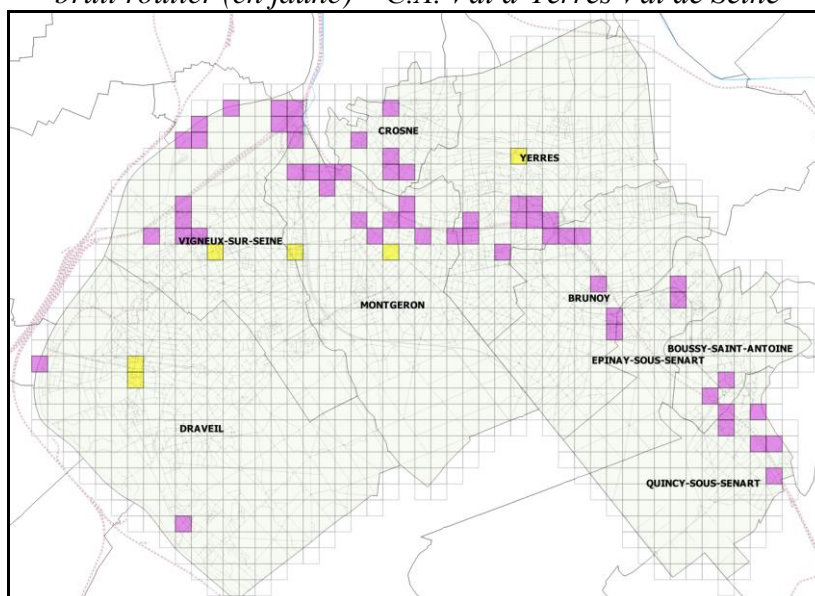
D'ores et déjà, on note une forte représentation des parties du territoire situées à proximité de la ligne ferroviaire 830000 ainsi que du nord du territoire, le plus exposé aux survols.

Pour parvenir à une sélection consolidée des mailles à enjeux du territoire, le même travail a été réalisé cette fois source par source, afin de ne pas laisser de côté des secteurs fortement impactés par une seule source mais qui n'apparaîtraient plus prioritaires en cumul. Cela a conduit à intégrer 6 mailles supplémentaires fortement impactées par du bruit routier ; l'ensemble des mailles les plus fortement touchées par le bruit ferré et aérien apparaissent déjà en bruit cumulé, ce qui est logique si l'on se réfère à la méthodologie employée (courbes dose-effet OMS).

Enfin, les mailles très peu peuplées (moins de 15 habitants) et celles majoritairement situées sur les territoires limitrophes n'ont pas été conservées.

Au total, la carte des mailles les plus fortement impactées par le bruit des transports est présentée ci-dessous :

Figure 19 : Sélection des mailles à enjeux prédominants en bruit cumulé (en violet) et pour le bruit routier (en jaune) – C.A. Val d'Yerres Val de Seine



COMMUNE	Nb mailles sélectionnées	Source
BOUSSY ST ANTOINE	3	F / R
BRUNOY	7	F / R
CROSNE	6	R / F / A
DRAVEIL	4	R / F
EPINAY SOUS SENART	4	R
MONTGERON	16	F / R
QUINCY SS SENART	6	F (R)
VIGNEUX SUR SEINE	16	F / R (A)
YERRES	11	F / R
Total*	65	

Nombre de mailles à enjeux prioritaires par commune du Val d'Yerres Val de Seine

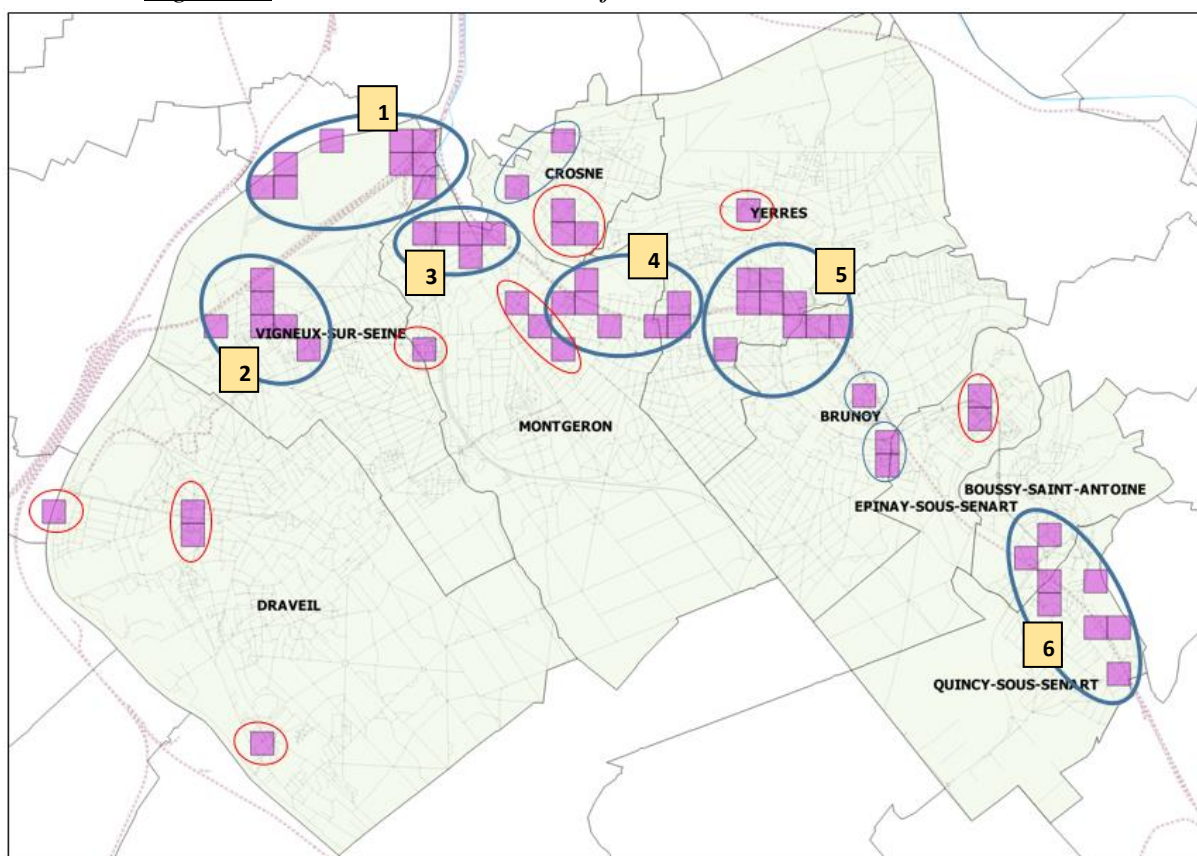
* les mailles à cheval sur deux communes ont été comptées deux fois

Synthèse : sélection des secteurs à enjeux :

Le regroupement des mailles contigües ou géographiquement proches fait apparaître, dans la carte de synthèse ci-dessous, 3 types de secteurs à enjeux qui seront mis en avant dans le PPBE :

- 6 grandes zones multi- ou mono-exposées (délimitées en bleu)
- 3 secteurs de plus petite taille multiexposés (délimités en bleu)
- 7 secteurs de plus petite taille fortement exposés au bruit routier (délimités en rouge) :

Figure 20 : Détail des secteurs à enjeux – CA Val d'Yerres Val de Seine



Secteur	Communes	Nombre de mailles prioritaires	Infrastructures impactantes
1. Vigneux-sur-Seine nord	Vigneux-sur-Seine, Montgeron	9	Aéroport d'Orly
			Lignes ferroviaires 745000 et 830000
			Nationale 6
2. Vigneux-sur-Seine gare	Vigneux-sur-Seine	6	Ligne ferroviaire 745000
			D 448
			D 933
			Av. Henry-Charon
			Av de la Concorde
			Aéroport d'Orly
3. Montgeron - nord	Montgeron, Crosne	5	Ligne ferroviaire 830000
			D 50
			Aéroport d'Orly
			RN 6
4. Montgeron - Yerres	Montgeron, Yerres, Crosne	7	Ligne ferroviaire 830000
			D 324
			D 31 (rue de Concy)
5. Yerres - Brunoy	Yerres, Brunoy	9	Ligne ferroviaire 830000
			D 94 (Yerres)
			D 31 (rue de Concy, Yerres)
			D 31 (rue Gabriel Péri)
			D 32 (rue Marceau Balliot)
6. Quincy-sous-Sénart	Quincy-sous-Sénart, Boussy-St-Antoine	8	Ligne ferroviaire 830000

Identification des 6 grandes zones multiexposées

Cette sélection, effectuée sur la base de la méthodologie appliquée, aura vocation à être complétée et modifiée par les retours des communes, de manière à inclure l'ensemble des secteurs sur lesquels devra se concentrer l'intervention publique.

Un zoom sur chacun des secteurs identifiés est présenté en annexe 3 (pages 84 et suivantes), où sont détaillés :

- quelles sont les infrastructures responsables dans chaque secteur, et qui en sont les gestionnaires ;

- pour chacune de ces infrastructures, le nombre de personnes impactées et le nombre de personnes et d'établissements sensibles en situation de dépassement des seuils réglementaires ; d'après ces critères, les infrastructures les plus impactantes dans chaque secteur apparaissent en gras.

Ces éléments seront ensuite croisés avec l'inventaire des actions réalisées et programmées par les autorités gestionnaires des infrastructures en question, de manière à aboutir in fine à une sélection de secteurs et d'infrastructures restant effectivement à traiter. Le recueil de ces actions sera réalisé auprès des gestionnaires et des communes concernés, sollicités pendant la phase d'élaboration du PPBE.

SYNTHESE

A ce stade du diagnostic, plusieurs éléments peuvent être dégagés.

6 grandes zones du territoire ont été mises en évidence pour le fort impact du bruit sur les populations y résidant. Toutes ont en commun d'être exposées au bruit ferroviaire, en particulier par la branche Est. C'est une première spécificité du territoire de Val d'Yerres Val de Seine.

Ces 6 grandes zones sont complétées par 10 secteurs à enjeux plus locaux, où se signalent une ou plusieurs infrastructures routières, pouvant subir également du bruit ferré ou aérien à un niveau conséquent. Il s'agit très majoritairement d'infrastructures de compétence départementale, un seul axe faisant partie du réseau national (nationale 6), ce qui est une seconde particularité du territoire.

Enfin, la méthodologie proposée a permis de mettre en évidence l'impact important de l'activité de l'aéroport d'Orly sur une large frange nord du territoire communautaire, nettement sous-estimée par les seules cartographies réglementaires. C'est le troisième marqueur fort du territoire.

Source	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
AERIEN	Aéroport d'Orly	ADP	14959	12	0
FERROVIAIRE	Faisceau ferroviaire - branche ouest	SNCF Réseau	899	0	0
	Faisceau ferroviaire - branche est	SNCF Réseau	4828	2925	1
	TOTAL	SNCF Réseau	5727	2925	1
ROUTIER -ETAT		Etat - DiRIF	507	54	0
ROUTIER - DEPARTEMENTAL	TOTAL	CD 91	12061	4721	7
ROUTIER - COMMUNAL	TOTAL	Communes	4883	23	0

Population et établissements sensibles impactés par gestionnaire dans les secteurs à enjeux – C.A. Val d'Yerres Val de Seine

6. LOCALISATION DES ZONES CALMES DU TERRITOIRE

1. Définition

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement comme des « **espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues** ». Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Si le critère acoustique est fondateur dans la notion de zone calme, il ne s'agit pas pour autant de désigner comme « zone calme », tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. La définition d'une zone calme fait également appel à d'autres critères, d'ordres plus qualitatifs, fonctionnels ou urbanistiques.

Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- un environnement acoustique singulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains) ;
- et plus largement un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activité industrielle, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).

Par ailleurs, dans le contexte d'un environnement urbain dense, restreindre la définition des zones calmes potentielles au seul critère de niveau de bruit absolu apparaît particulièrement restrictif. Aussi, il peut apparaître judicieux d'introduire la notion de bruit relatif et donc de privilégier une recherche locale, consistant à identifier des zones de moindre bruit au sein de chaque quartier. Ainsi, le caractère "calme" d'un site est apprécié non seulement par son niveau de bruit absolu, mais également par son écart par rapport aux zones alentours (effet de "sas de calme" créé par un gradient important entre les niveaux de bruit sur les espaces alentours et la zone d'intérêt – différence de 10 dB(A) par exemple).

D'autres facteurs perceptifs autres qu'acoustiques entrent également en considération dans l'appréciation d'une "zone calme" : végétation, paysage, esthétique, propreté, luminosité, sécurité, usage. Il est inopportun d'évaluer acoustiquement le caractère "calme" d'un site, s'il est par exemple inaccessible au public, insalubre, insécurisé ou bien encore inadapté aux activités de détente et loisirs.

2. Critères de sélection des zones calmes

Le critère de sélection retenu dans le PPBE E2 de la Direction Départementale des Territoires 91 :

- le niveau d'exposition au bruit faible
- le milieu naturel (espaces naturels sensibles, sites classés, parcs naturels)

L'application de ces critères avaient conduit à sélectionner :

- les zones en dehors des zones urbaines et des vallées de passage
- le périmètre de sites classés ENS et du PNR du Gâtinais français

Le critère de sélection retenu dans le PPBE E2 du Conseil Départemental 91 :

L'application d'un seul critère acoustique (toutes les zones exposées à moins de 55 dB(A), toutes sources cumulées) comme critère de sélection n'a pas été jugée pertinente, en particulier parce qu'il cantonnait de fait les zones calmes au sud du département.

Le département a choisi de se concentrer sur les zones à vocation de ressourcement faisant partie d'espaces dont il est gestionnaire, à savoir les Espaces Naturels Sensibles aménagés et ouverts au public, ainsi que les domaines départementaux de Méréville et de Chamarande, et y a réalisé un diagnostic acoustique. Aucune de ces zones ne fait partie de Val d'Yerres Val de Seine.

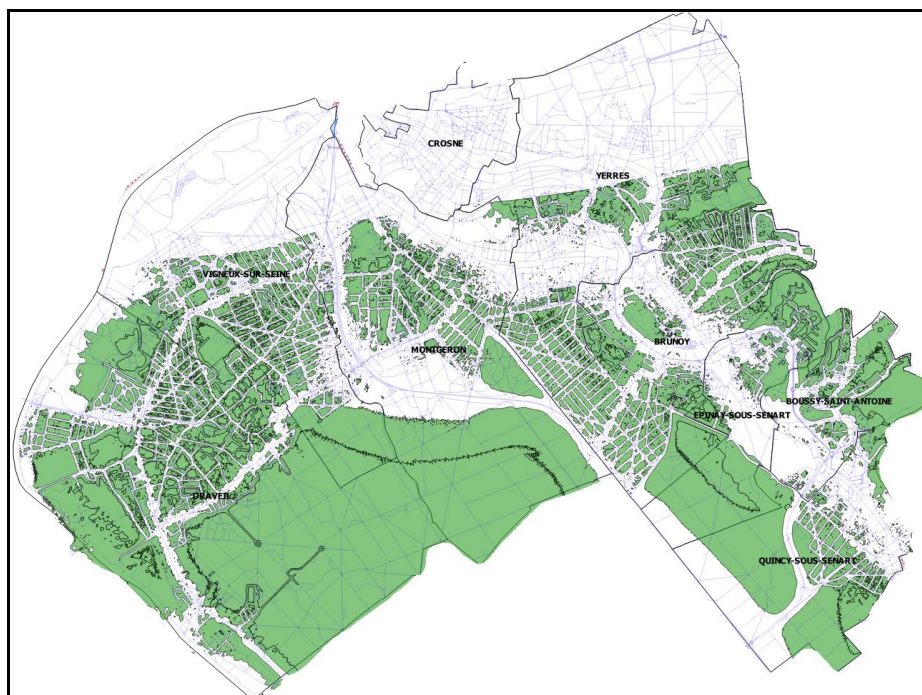
Ainsi, il n'existe aucune zone calme qui aurait été identifiée comme telle par un autre acteur sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine.

3. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

Une première sélection de « zones calmes potentielles » peut être réalisée sur la base de l'application d'un critère acoustique assez simple, par exemple des zones où le niveau sonore (selon l'indicateur Lden ou selon un indicateur de niveau moyen pendant la période de fréquentation potentielle de l'espace) est inférieur à un certain seuil.

A l'application d'un seuil unique de 55 dB(A) en Lden, qui avait été initialement proposé dans le cadre de la directive européenne 2002-49-CE, on préférera se référer aux plus récentes recommandations émises par l'O.M.S. en termes de niveaux de bruit à ne pas dépasser pour chaque source de bruit. Il est ainsi proposé de conserver l'ensemble des zones exposées à des niveaux de bruit inférieurs aux recommandations de l'OMS pour chacune des sources, à savoir : moins de 53 dB(A) pour le bruit routier, de 54 dB(A) pour le bruit ferré et de 45 dB(A) pour le bruit aérien. Ce sont les zones qui apparaissent en vert sur la carte ci-dessous :

Figure 21 : Zones de moindre bruit – C.A. Val d'Yerres Val de Seine



Ces zones potentiellement peu bruyantes correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du territoire ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores. Un deuxième niveau de sélection peut ensuite être fait en ne retenant par exemple que les espaces publics.

En partant de cette démarche, qui permet de déterminer quelles parties du territoire sont faiblement exposées au bruit des transports, zones « de moindre bruit », pouvant donc contenir des potentielles zones calmes, une réflexion aboutie et collégiale pourra être lancée, permettant de dégager une définition partagée, une liste de zones sur le territoire correspondant à cette définition ou pouvant y correspondre sous réserve de mise en place d'actions ciblées.

III. RECENSEMENT DES ACTIONS DEJA REALISEES ET PROGRAMMEES

RAPPEL REGLEMENTAIRE

« Le préfet de département est en charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit » (instruction du 23 juillet 2008).

En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.

Certains gestionnaires ont également fourni une contribution détaillée qui a pu être incorporée au contenu de ce PPBE, suite à la demande écrite qui avait été faite par la collectivité.

1. ACTIONS SUR LE BRUIT ROUTIER

1.1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

Les services de la Direction Départementale de Territoires de l'Essonne sont en charge de l'élaboration du PPBE de troisième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Le projet de PPBE est soumis à consultation du public pendant 2 mois, du 21 mai 2019 au 21 juillet 2019, et a donc pu être consulté, dans le cadre du recueil d'informations pour Val d'Yerres Val de Seine, à l'adresse suivante :

http://www.essonne.gouv.fr/content/download/27798/216997/file/Projet_PPBE_E3_routier_Vconsultation.pdf

Concernant les actions de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années (page 42 du document), une concerne le territoire de Val d'Yerres Val de Seine : la réduction expérimentale de la vitesse maximale autorisée sur la RN6 à la hauteur de Montgeron depuis juillet 2016 (de 110 à 90 km/h). Aucun élément relatif à l'efficacité de cette mesure sur le bruit dans le secteur concerné n'est mentionné.

Parmi les actions envisagées pour les 5 années à venir, aucune ne concerne le Val d'Yerres Val de Seine. A ce jour, si des échanges avec la DDT 91 ont pu avoir lieu, aucune contribution écrite n'a été reçue.

Par courrier du 7 juin 2019, la Direction des routes Ile-de-France (DiRIF) a été sollicitée en tant que gestionnaire du réseau routier national non concédé afin de connaître les actions menées et à venir sur le territoire de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine.

La DiRIF répond (voir annexe) qu'elle réalise des opérations de lutte contre le bruit nécessitant une protection à la source (écrans, merlons, semi-couvertures, couvertures) des infrastructures du réseau routier national. Dans ce cas, elle prend également en charge les protections des façades associées.

Actions réalisées par la DiRIF au cours des 10 dernières années			
Voie	Commune	Description	Avancement
RN6	Montgeron	Diagnostic acoustique sur l'environnement sonore des quartiers traversés par la RN6 à Montgeron	Etudes réalisées
RN6	Montgeron	Réduction expérimentale de la vitesse maximale autorisée de 110km/h à 90km/h depuis juillet 2018	

Un diagnostic acoustique mené en 2017 sur la RN6 traversant Montgeron a conclu à la présence de 68 points noirs de bruit potentiels. Ils seront valides s'ils satisfont aux conditions d'antériorité et de type de bâtiment.

Actions envisagées par la DiRIF pour les 5 prochaines années			
Voie	Commune	Description	Avancement
RN6	Montgeron	Etude d'opportunité sur les solutions à apporter aux nuisances sonores que subissent les habitants des quartiers traversés par la RN6 à Montgeron	Etudes

1.2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

Le PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de compétence départementale de troisième échéance est actuellement en cours d'élaboration, pour une approbation prévue d'ici la fin de l'année. D'après les éléments dont nous disposons, il devrait s'agir principalement d'une actualisation du PPBE de deuxième échéance, approuvé le 23 novembre 2015 (http://www.essonne.fr/fileadmin/Environnement/PPBE_3M_rapport.pdf).

Par courrier du 22 juillet 2019 (en annexe), le Conseil départemental nous renvoie vers le PPBE des routes départementales de deuxième échéance.

Dans le PPBE de deuxième échéance du département de l'Essonne, adopté le 23 novembre 2015, aucune action ciblée de réduction du bruit sur les axes départementaux de Val d'Yerres Val de Seine, ou sur des bâtiments sensibles départementaux, n'est mentionnée. Par ailleurs, des programmes plus larges, comme l'entretien et le renouvellement des couches de roulement ou les actions globales en faveur des mobilités alternatives, ont pu, ou pourront, bénéficier au territoire sans que cela ne soit précisé.

1.3. Traitement des zones à enjeux du réseau communal ou communautaire

Pour recueillir le détail des actions réalisées au cours des dix dernières années ou à venir au cours des cinq prochaines années visant à réduire ou prévenir le bruit routier sur le réseau communal, un questionnaire a été envoyé par la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine à chacune des neuf communes.

Les grands types d'actions recherchées sont : actions de maîtrise du trafic routier, actions sur les vitesses de circulation, actions sur les revêtements de chaussée, actions de limitation de la propagation du bruit routier, opérations de traitement acoustique des façades, et tout autre type d'actions pouvant avoir un effet sur l'environnement sonore (par exemple sensibilisation des différents publics et lutte contre les comportements inciviques).

Il est demandé pour chaque action de la décrire globalement, de la localiser sur le territoire communal, de la dater, éventuellement d'en chiffrer le coût (ou de hiérarchiser schématiquement les actions par leurs coûts de +++ à +) et surtout d'estimer le nombre de personnes impactées en moins, notamment pour les actions à venir.

Concernant les actions envisagées pour les cinq années à venir, elles pourront concerner des études techniques de faisabilité sur la mise en place de ces actions.

Les tableaux ci-dessous présentent les principales actions qui ont été signalées par les communes ayant répondu au questionnaire transmis (Boussy-St-Antoine, Montgeron et Quincy-sous-Sénart) et ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire du Val d'Yerres Val de Seine pendant la période considérée.

Actions de maîtrise du trafic réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	Circulation des poids lourds réglementée, interdite dans certaines voies communales (Quincy-sous-Sénart)	NC	En cours	Non chiffré
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	Dispositif de transport des personnes âgées en mini-bus (Quincy-sous-Sénart)	NC	En cours	Non chiffré
	Navette interquartier de 9 places (Montgeron)	47 000 €	01/09/2019	
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	Achat de 2 véhicules électriques pour la police municipale et les ASVP (Boussy-Saint-Antoine et Quincy-sous-Sénart conjointement)	26 000 €	2019	Non chiffré
	Acquisition de 6 véhicules électriques et de 10 vélos électriques (Montgeron)	170 000 €	2014-2018	
Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters)	Participation du SMOYS pour l'achat des vélos électriques (Montgeron)	NC	NC	Non chiffré
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)	Création pistes cyclables (Boussy-Saint-Antoine)	Coût signalétique	2015-2019	Non chiffré
	Réseau de pistes cyclables à l'échelle communautaire (Quincy-sous-Sénart)	NC	En cours	
	Toutes les rues à sens unique peuvent être remontées en sens inverse pour les vélos. Des sas vélos ont été créés à chaque feu (Montgeron)	20 000 €	Juillet 2019	

○ **Actions sur les vitesses de circulation**

Actions sur les vitesses de circulation réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	Instauration zone 20 et 30 (Boussy-Saint-Antoine)	Coût signalétique	2015-2019	- 2 à 3 dB
	Réduction de la vitesse à 30km/h en centre-ville et aux abords des écoles (Quincy-sous-Sénart)	NC	Réalisée	
	Toute la ville est désormais en zone 30 sauf 2 routes départementales (Montgeron)	40 000 €	Mai-juin 2019	
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Création d'une zone 30 en centre-ville (Boussy-Saint-Antoine)	Coût signalétique et marquage	2015-2019	Non chiffré
	Création de zones de rencontres (Boussy-Saint-Antoine)	Coût signalétique et marquage	2015-2019	Non chiffré
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Suppression des deux derniers carrefours à feux en centre-ville, remplacés par des giratoires (Quincy-sous-Sénart)	NC	2013 et 2014	Selon trafic
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	Avenue des Jonquilles – stationnement et chicanes (Boussy-Saint-Antoine)	Coût intégré dans les travaux de voirie	2014-2016	Non chiffré
	Avenue du Moulin Neuf – stationnement et chicanes (Boussy-Saint-Antoine)	Coût intégré dans les travaux de voirie	2016	Non chiffré
	Rue de Rochopt – ralentisseurs (Boussy-Saint-Antoine)	Coût intégré dans les travaux de voirie	2017-2018	Non chiffré
	Rue des Plantes – ilots (Boussy-Saint-Antoine)	Coût intégré dans les travaux de voirie	2018	
	Pose régulière de ralentisseurs au droit des passages piétons les plus fréquentés ou pour ralentir la vitesse sur des axes secondaires (Quincy-sous-Sénart)	NC	Depuis 2007, poursuivi jusqu'en 2022	Non chiffré

○ Opérations de traitement acoustique des façades

Opérations de traitement acoustique des façades (Y compris opérations de réhabilitation thermique) réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Isolation de façades	Ecole maternelle Rochopt (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans coût global de réhabilitation	2016	
	Multi-accueil collectif (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans coût global de réhabilitation	2018	
	Toute nouvelle construction ou réhabilitation lourde prévoit un traitement acoustique et thermique des façades et huisseries (Quincy-sous-Sénart)	NC	Selon le programme d'investissements	
	Rénovation de l'école Jules Ferry (Montgeron)	183 000 € HT	Premier semestre 2020	
Changement des huisseries	Groupes scolaires (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans coût global de réhabilitation	2008-2016	Selon performance, - 5 à 30 dB
	Mairie (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans coût global de réhabilitation	2010	
	Multi-accueil collectif (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans coût global de réhabilitation	2018	
	Rénovation de l'école Jules Ferry (Montgeron)	183 000 € HT	Premier semestre 2020	
	Toute nouvelle construction ou réhabilitation lourde prévoit un traitement acoustique et thermique des façades et huisseries (Quincy-sous-Sénart)	NC	Selon le programme d'investissements	
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	Groupes scolaires (Boussy-Saint-Antoine)	2 000 000 €	2008-2016	Non chiffré
	Mairie (Boussy-Saint-Antoine)	1 200 000 €	2010	
	Multi-accueil collectif (Boussy-Saint-Antoine)	1 650 000 €	2018	
	Gymnase (Boussy-Saint-Antoine)	1 350 000 €	2019	
	Toute nouvelle construction ou réhabilitation lourde prévoit un traitement acoustique et thermique des façades et huisseries (Quincy-sous-Sénart)	NC	Selon le programme d'investissements	

○ **Actions sur les revêtements de chaussée**

Actions sur les revêtements de chaussée réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux	Enlèvement des pavés dans les fils d'eau rue du Vieux pont (Boussy-Saint-Antoine)	Intégré dans la réfection de voirie	2013	- 3 à 6 dB
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	Campagne de nids de poule annuelle (Boussy-Saint-Antoine)	14 000€	Annuel	Selon revêtement
	Traitement des nids de poules en régie et contrat d'entretien pour la voirie (Quincy-sous-Sénart)	65 000 € TTC/an en moyenne	Annuel	
	Campagne de nid de poules (Montgeron)	110 000 €	2 fois par an	

○ **Autres actions de lutte contre le bruit**

Autres actions de lutte contre le bruit réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille suffisant)	Arrêté de police du Maire interdisant la circulation des engins non homologués (quads, mini-motos, etc.) (Quincy-sous-Sénart)	NC	10/07/2014	Non chiffré
Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, grand public –affiches...)	Convention avec le CLJ Police pour des stages de sensibilisation et de formation à la conduite d'engins motorisés, en direction des jeunes (Quincy-sous-Sénart)	NC	Annuel	
Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores	Si la patrouille Police Municipale le constate (Montgeron)	NC	NC	
Autres idées... Nettoyage du domaine public communal	Acquisition d'un vélo électrique adapté pour le ramassage des déchets (Quincy-sous-Sénart)	5 314 €	2018	

2. ACTIONS SUR LE BRUIT FERRE

Les PPBE des infrastructures du réseau ferroviaire national sont élaborés par les services de l'Etat (DDT) sous l'autorité du Préfet de département (décret n°2006-361, circulaire du 07 juin 2007 et instruction du 23 juillet 2008).

Le PPBE des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de l'Essonne a été approuvé par arrêté préfectoral n°2019-DDT-SE-130 du 18 mars 2019 dans le cadre de la troisième échéance de la directive européenne. Ce document est consultable à l'adresse suivante : [http://www.essonne.gouv.fr/content/download/27385/214501/file/PPBE Etat 91 2019 ferre VF_18032019.pdf](http://www.essonne.gouv.fr/content/download/27385/214501/file/PPBE_Etat_91_2019_ferre_VF_18032019.pdf).

Par ailleurs, en réponse à la demande de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine, SNCF Réseau a fourni une contribution détaillée sur la liste des PNB ferrés, les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années sur son territoire. Cette contribution figure en annexe de ce document. Les principaux éléments en sont repris ci-dessous.

Actions, travaux et études réalisés par SNCF RESEAU au cours des 10 dernières années				
Type d'action	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
<u>Actions sur l'infrastructure ferroviaire</u>	Renouvellement Voie Ballast (RVB) : près de 35 km sur la ligne 745000 dans l'Essonne, sans précision plus fine pour VYVS	N.R.	Depuis 2008	N.C.
<u>Observatoire du bruit</u>	Identification des bâtiments Points Noirs du Bruit ferroviaire potentiels : 4103 dans l'Essonne	N.R.		-
<u>Réalisation d'études acoustiques</u>	Identification des PNBf dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile de France : 7 communes de VYVS parmi les 10 de l'Essonne concernées	N.C.	2018 (voir détail ci-dessous)	-
<u>Réalisation de protections acoustiques</u>	Installation de 470 m d'écrans acoustiques le long de la ligne 830000 à Quincy-sous-Sénart (résorption de 30 PNBf)	3,7 M €	2013	N.C.
<u>Isolation de façades</u>	Résorption de 18 PNBf (par pose de doubles vitrages acoustiques performants et traitement des entrées d'air) à Quincy-sous-Sénart			N.C.

Commune	Département	Nombre de points de mesure	Date des mesures	Nombre de logements PNBf confirmés*	Coût de traitement estimé (k€, H.T.)**
Boussy-Saint-Antoine	91	2	2018	1	2,5
Brunoy	91	4	2018	28	327,5
Épinay-sous-Sénart	91	3	2018	2	20
Montgeron	91	7	2018	55	525
Quincy-sous-Sénart	91	4	2018	24	250
Vigneux sur Seine	91	3	2018	0	0
Yerres	91	5	2018	42	375

* sur la base du critère acoustique (dépassement des valeurs limites réglementaires, sur la base des mesures réalisées pendant 24h et des projections de trafic à l'horizon 2016 et 2036) et du critère d'antériorité (permis de construire antérieur au 6 octobre 1978 pour les locaux d'habitation et au 3 janvier 2002 pour les établissements d'enseignement, de soins, de santé et d'action sociale)

** sur la base d'un coût unitaire par ouverture de 2500€ H.T.

Actions, travaux et études en cours ou programmés par SNCF RESEAU dans les 5 années à venir				
Type d'action	Description et localisation de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
<u>Renouvellement du matériel roulant</u>	Remplacement par des trains Regio2N 10 caisses 135m UM2 sur le RER D sud	N.C.	2è semestre 2019	N.C.
<u>Actions sur l'infrastructure ferroviaire</u>	Renouvellement Voie Ballast (RVB) : (sans précision)	N.R.	Dans les 5 ans	N.C.
<u>Partenariat avec Bruitparif</u>	Installation de stations de mesure de bruit ferroviaire : 15 stations en Ile-de-France (sans précision pour VYVS)	N.R.	Dans les 3 ans	-
<u>Programme de résorption des PNBf en Ile-de-France</u>	Isolation acoustiques de façades (communes concernées par les études acoustiques en 2018 : voir page précédente)	9,9 M€ (financement 80% ADEME, 20% SNCF Réseau)	D'ici 2020	-

3. ACTIONS SUR LE BRUIT AERIEN

Le territoire de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine est concerné par l'activité de la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. En tant qu'aéroport accueillant plus de 50 000 mouvements par an, Paris-Orly est concerné par l'élaboration et le réexamen périodique des cartes stratégiques de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le PPBE de 2^{ème} échéance de l'aéroport de Paris-Orly a été approuvé le 14 mars 2013 (arrêté interpréfectoral A.I. 935). Un travail de réactualisation de ce document est en cours, mené conjointement par Aéroports de Paris, exploitant et gestionnaire, et la Direction générale de l'aviation civile (direction des services de la navigation aérienne et direction du transport aérien).

Le projet de PPBE d'Orly, qui devrait être disponible en fin d'année, n'a pas pu être pris en compte.

4. ACTIONS DE PRESERVATION DES ZONES CALMES

Des aménagements au long du Fil Vert autour de l'Yerres et du Réveillon sont en cours, avec la création de « haltes » remarquables :

- A Crosne : Ile Panchout, Parc du Moulin
- A Montgeron : Moulin de Senlis à Montgeron
- A Boussy-St-Antoine : Musée Dunoyer de Segonzac et Vieux-Pont

IV. PLAN D' ACTIONS

1) CHOIX DES ACTIONS ET OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT

Rappel des actions possibles :

ACTIONS CORRECTRICES	Type d'action	Source de bruit concernée	Efficacité acoustique	Coût
Limitation à la source	Mise en place d'enrobés phoniques	Routier	+++ (si bruit moteur prédominant)	surcoût de l'ordre de 20% / enrobés classiques
	Maintenance régulière des voiries : renouvellement voies ballast, meulage des voies (ferroviaire), lutte contre l'orniérage (routier)	Transports terrestres	++	moyen
	Actions de maîtrise du trafic : modification du plan de déplacements, mise à sens unique de voies, interdiction des PL, 2RM...	Routier	++	faible
	Actions favorisant le report vers des modes de transport moins bruyants : développement des TC, aide à l'acquisition de véhicules électriques, création de pistes cyclables	Routier		variable
	Renouvellement de la flotte par des véhicules moins bruyants	Ferroviaire, aérien	++	élevé
	Remplacement des semelles de frein	Ferroviaire	++	moyen
	Diminution de la vitesse : réduction réglementaire, création de zones 30, aménagements ponctuels de voirie, contrôles de vitesse, radars pédagogiques...	Routier	+	moyen
	Actions de fluidification	Routier	+	moyen

	du trafic : suppression de feux tricolores, gestion du stationnement et des livraisons, mise en oeuvre d'ondes vertes modérantes, systèmes de synchronisation des feux..			
	Modification des trajectoires et des procédures d'approche	Aérien	++	faible
Installations de protections acoustiques	Couverture ou semi-couverture de voies	Transports terrestres	+++	élevé
	Mise en place d'écrans anti-bruit ou de merlons	Transports terrestres	++ selon configuration et bâti	élevé
Action sur le bâti	Isolation de façade	Toutes	++ (en intérieur seulement)	élevé

ACTIONS PREVENTIVES	Type d'action	Pertinence	Coût
Stratégie	Intégration de la prévention du bruit dans les politiques sectorielles (urbanisme, transport, aménagement, habitat)	+++	faible
Gestion	Mise en place d'un outil de gestion des plaintes	++	moyen
Sensibilisation	Actions de sensibilisation ciblées (scolaires, agents municipaux, gérants et clientèle d'établissements, bailleurs sociaux...)	++	faible
	Organisation d'évènements grand public autour du bruit	++	Faible à moyen
Communication	Création d'une rubrique dédiée au bruit sur le site internet de la collectivité	+	faible
Connaissance	Réalisation de campagnes de mesure de bruit	++	moyen
	Réalisation d'études de trafic	+	moyen

Afin d'améliorer la qualité de l'environnement sonore de la C.A Val d'Yerres Val de Seine, de préserver les espaces calmes et d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, un plan d'action a été proposé par Bruitparif. Pour pouvoir le compléter, un questionnaire a été adressé aux communes et aux gestionnaires.

Le plan d'action est structuré autour de 3 axes principaux :

AXE 1 : REDUIRE LE BRUIT A LA SOURCE ET CONTRIBUER A LA RESORPTION
DES POINTS NOIRS DE BRUIT

AXE 2 : PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LES ZONES DE QUALITE SONORE
DU TERRITOIRE

AXE 3 : AMELIORER LA CONNAISSANCE, INFORMER ET SENSIBILISER

2) TABLEAU DE SYNTHÈSE DES ACTIONS PORTÉES PAR LA COLLECTIVITÉ

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Indicateur
AXE 1 : REDUIRE LE BRUIT A LA SOURCE ET CONTRIBUER A LA RESORPTION DES POINTS NOIRS DE BRUIT	Améliorer les activités et équipements communautaires dans la gestion du bruit	1 - Valoriser des modes de transport les moins bruyants (page 60)	1.1 - Acquérir des véhicules électriques silencieux	<i>Nombre de véhicules électriques acquis par la collectivité</i>
			1.2 - Déployer des bornes de recharge électriques sur le territoire	<i>Nombre de bornes de recharge installées par la collectivité</i>
		2 - Intégrer des critères acoustiques dans les marchés et délégations de service public passés par VYVS et accompagner les communes pour leur équipement en matériel moins bruyant (pages 60-61)	-	<i>Nombre de marchés et DSP prenant en compte les critères acoustiques</i>
	Réduire le bruit routier en limitant le recours au véhicule motorisé individuel, par la promotion des transports en commun et des modes de transport doux sur le territoire	3 - Optimiser l'offre de transports en commun (page 61)	3.1 - Instaurer un Service de Transport à la Demande nocturne	<i>Nombre de personnes transportées par le service de transport à la demande</i>
			3.2 - Promouvoir le remplacement en hybride de la flotte de bus en lien avec Ile-de-France Mobilités	<i>Nombre de bus remplacés par des hybrides</i>
			3.3 - Favoriser la mise en service de covoiturage	<i>Nombre d'usagers de l'aire de covoiturage</i>
		4 - Développer le potentiel de pistes cyclables et l'usage des modes doux (pages 61-62)	4.1 - Elaborer un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire	<i>Nombre de kilomètres de linéaires aménageables pour la création de pistes cyclables</i>
			4.2 - Harmoniser avec le schéma directeur du département	<i>Nombre de kilomètres de linéaires de pistes cyclables proposés par le département</i>

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Indicateur
AXE 1 (suite)	Diminuer le bruit des transports en obtenant des gestionnaires d'infrastructures aériennes, ferroviaires et routières la mise en œuvre d'actions sur le territoire	5 - Bruit aérien : faire régler par l'Etat les nuisances engendrées par l'aéroport d'Orly en veillant à la stricte application de la réglementation en matière de nuisances subies par les zones survolées et au maintien du couvre-feu (pages 62-63)	5.1 - Supprimer tous les décollages d'avions bruyants après 22h00	<i>Nombre de décollages supprimés après 22h00</i>
			5.2 - Porter les revendications de l'agglomération au niveau des instances aéroportuaires et de leur devenir	<i>Nombre d'infractions (non-respect des trajectoires, du couvre-feu...) signalées à l'ACNUSA concernant le territoire de Val d'Yerres Val de Seine</i>
			5.3 - Renforcer la participation à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport d'Orly	<i>Nombre de participations de VYVS à la CCE de l'aéroport d'Orly</i>
			5.4 - Subventionner l'association Défense Riverain Aéroport Paris Orly (DRAPO)	<i>Renouvellement de la subvention annuelle</i>
		6 - Bruit ferré : s'assurer du traitement effectif des points noirs identifiés par SNCF Réseau (pages 63-64)	6.1 - Mettre en place un groupe de suivi sur la résorption des Points Noirs de Bruit identifiés	<i>Nombre de points noirs de bruit traités par SNCF RESEAU Nombre de réunions du groupe de suivi</i>
			6.2 - Evaluer la convergence entre le diagnostic réalisé dans le PPBE et les Points Noirs de Bruit ferroviaires identifiés par SNCF Réseau	<i>Nombre de bâtiments identifiés dans le PPBE hors PNBf ayant bénéficié d'isolation phonique</i>
		7 - Bruit routier : garantir le traitement effectif des secteurs identifiés dans le cadre du PPBE (pages 64-66)	7.1 - Mobiliser le Conseil Départemental de l'Essonne pour des actions de réduction du bruit en particulier sur les RD 32, 94, 50, 448 et 31	<i>Nombre de riverains des voies départementales ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à son domicile</i>
			7.2 - S'appuyer sur la requalification de la RN6 en route départementale pour apaiser cet axe	<i>Nombre de riverains de la RN6 ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à leur domicile</i>

Axe	Objectif	Action	Sous-action	Indicateur
AXE 2 : PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LES ZONES DE QUALITE SONORE DU TERRITOIRE	Valoriser et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore par l'aménagement et l'accessibilité de sites verts	8 - Aménager et rendre accessible des sites verts (page 66)	8.1 - Aménager les abords du Lac Montalbot (Vigneux-sur-Seine)	<i>Nombre d'opérations d'aménagement finalisées sur site répondant aux critères de zone calme</i>
			8.2 - Aménager la Parcelle AB3 (Montgeron)	<i>Nombre d'opérations d'aménagement finalisées sur site répondant aux critères de zone calme</i>
	Préserver les secteurs de bonne qualité sonore identifiés	9 - Insérer le critère bruit dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) pour la prestation d'entretien des espaces verts (page 67)	-	<i>Nombre de CCTP incluant des dispositions relatives au bruit</i>
			10 - Limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur (page 67)	10.1 - Mettre en place de l'éco-pâturage sur le territoire
AXE 3 : AMELIORER LA CONNAISSANCE, INFORMER ET SENSIBILISER	Informier sur le bruit en s'appuyant sur le site internet de l'agglomération	11 - Créer une rubrique dédiée à la sensibilisation au bruit sur le site internet vyvs.fr (page 67)	-	<i>Nombre de visites sur la rubrique consacrée au bruit de la Communauté d'agglomération</i>
	Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore, en lien avec les communes	12 - Sensibiliser les administrés aux nuisances sonores par le biais de la mallette pédagogique « Kiwi ? » de Bruitparif à la Maison de l'Environnement (page 68)	-	<i>Nombre d'actions de sensibilisation à l'environnement sonore réalisées par la Maison de l'Environnement</i>
		13 - Sensibiliser les personnels communautaires et communaux aux nuisances sonores (page 68)	-	<i>Nombre d'actions de sensibilisation à l'environnement sonore réalisées</i>
	Renforcer le soutien et le partenariat avec Bruitparif	14 - Participer à des événements, réunions, instances organisées par Bruitparif (page 68)	-	<i>Nombre de participations de VYVS à des événements, réunions, instances organisées par Bruitparif</i>
		15 - Agir avec Bruitparif sur le territoire de VYVS (pages 68-69)	15.1 - Développer la connaissance de l'environnement sonore du territoire	-
15.2 - Agir en partenariat avec les acteurs du territoire	-		<i>Participation de Bruitparif pour l'organisation d'évènements grand public</i>	

3) DETAIL DES ACTIONS PORTEES PAR LA COLLECTIVITE

Les trois axes du Plan d'actions de la C.A Val d'Yerres Val de Seine se déclinent en 15 actions principales :

AXE 1 : REDUIRE LE BRUIT A LA SOURCE ET CONTRIBUER A LA RESORPTION DES POINTS NOIRS DE BRUIT

Objectif : Améliorer les activités et équipements communautaires dans la gestion du bruit

Certaines activités gérées par l'intercommunalité pour le service de ses habitants sont susceptibles d'engendrer du bruit au quotidien. L'objectif de cette action est d'assurer la réalisation de certaines activités communautaires tout en réduisant les nuisances sonores qu'elles génèrent. Dans cette optique, les déplacements des agents et le fonctionnement des conservatoires gérés par l'agglomération seront ciblées.

Action 1 – Valoriser des modes de transport les moins bruyants

1. Acquérir des véhicules électriques silencieux

La C.A. Val d'Yerres Val de Seine va doter son parc automobile de 5 véhicules électriques (Renault Zoé). Elle poursuivra le renouvellement du parc automobile progressivement.

2. Déployer des bornes de recharge électriques sur le territoire

Des bornes de recharge des véhicules et vélos électriques vont mailler le territoire, notamment sur les infrastructures communautaires. Elles seront accessibles à la fois à la flotte communautaire et aux particuliers. Une réflexion sera menée sur le dimensionnement et la répartition de ces infrastructures de recharge sur le territoire.

Action 2 – Intégrer des critères acoustiques dans les marchés et délégations de service public passés par VYVS et accompagner les communes pour leur équipement en matériel moins bruyant

L'intégration des critères acoustiques lors de chantiers ou de la construction de bâtiments communautaires a pour objectif d'intégrer l'enjeu du bruit dans les chantiers et les nouvelles structures. Les nouveaux bâtiments, comme les futurs conservatoires de Montgeron et Draveil, ou encore le bâtiment polyvalent de Vigneux-sur-Seine, intègrent ces contraintes. De même, les travaux sur les canalisations d'eau potable pourront faire l'objet d'une réduction de leur impact sonore.

Pour enclencher et maintenir cette dynamique vertueuse sur le territoire, le rôle de VYVS sera aussi d'accompagner les communes désireuses de s'engager dans la même démarche, en favorisant le partage d'expérience en la matière ainsi qu'en réalisant une veille sur les

innovations en termes de matériels et de pratiques de nature à concourir à l'amélioration de l'environnement sonore.

Objectif : Réduire le bruit routier en limitant le recours au véhicule motorisé individuel, par la promotion des transports en commun et des modes de transport doux sur le territoire

Action 3 - Optimiser l'offre de transports en commun

Le développement des transports en commun permet de réduire le trafic automobile individuel et donc de réduire les nuisances sonores liées à circulation routière. N'étant pas gestionnaire de voirie sur son territoire, VYVS a choisi de mener une politique volontariste à même de favoriser le report modal, garante de cobénéfices en termes de sécurité comme d'apaisement de l'environnement sonore. Le développement de lignes de bus et de RER, renforcé par une offre complémentaire, constitue une alternative à l'utilisation du véhicule individuel par un maillage du territoire par les transports en commun. L'offre de transport en commun sur le territoire est en cours d'amélioration, pour optimiser l'offre et la qualité de service et la valoriser auprès de l'utilisateur potentiel.

1. Instaurer un Service de Transport à la Demande nocturne

Un service de Transport à la Demande en divergence depuis les gares de Juvisy, Vigneux-sur-Seine et Montgeron sera mis en place pour la rentrée de septembre 2019 (de septembre à janvier 2020), de 23h00 à 00h00 en semaine et de 22h30 à 00h00 le samedi, sur une fréquence à la demi-heure.

2. Promouvoir le remplacement en hybride de la flotte de bus en lien avec Ile-de-France Mobilités

Le parc de véhicules bus qui circulent sur le territoire est progressivement remplacé par des véhicules hybrides, limitant leurs impacts bruit en conduite et à l'arrêt.

3. Favoriser la mise en service de covoiturage

La commune de Montgeron va accueillir sur un parking déjà existant, une aire de covoiturage. Cette dernière sera située entre la RN6 et la RD31, axes particulièrement fréquentés. Cette aire de covoiturage sera indiquée par une signalétique et promue sur le site internet de la C.A.

Action 4 – Développer le potentiel de pistes cyclables et l'usage des modes doux

L'aménagement de pistes cyclables permet de favoriser les déplacements en mode doux sur le territoire. Cela entraîne une diminution de l'utilisation de véhicules individuels routiers et donc une diminution des niveaux sonores liés au bruit routier. Les caractéristiques du territoire (topographie, urbanisation, population) apparaissent favorables pour développer de manière significative le recours au vélo comme moyen de transport du quotidien.

Une réflexion globale à l'échelle de l'intercommunalité est nécessaire pour optimiser, compléter, relier entre elles les voies cyclables du territoire.

1. Elaborer un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire

L'analyse de l'existant (voir page 11) montre que de trop nombreuses parties du territoire sont dépourvues d'aménagement cyclables, et que celui-ci souffre de coupures urbaines identifiées. Pour autant, des atouts réels existent avec un début de maillage et la connexion du territoire avec la Véloroute Voie verte, ainsi que la présence du poumon vert du territoire, la forêt de Sénart, on ne peut plus favorable à la pratique cycliste.

Un diagnostic poussé sur le réseau cyclable et son potentiel d'évolution constituera un premier axe de travail majeur pour la Communauté d'agglomération, en lien avec les communes et les gestionnaires d'infrastructures routières. Un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire est en cours d'élaboration.

2. Harmoniser avec le schéma directeur du département

En particulier, le Conseil départemental de l'Essonne a approuvé en 2003 son schéma directeur départemental des circulations douces (SDDCD) et l'a complété en 2009 par une charte départementale des circulations douces. Dans son PPBE de 2^e échéance, le département de l'Essonne annonce 86 km d'aménagements en circulation douce dont 79 sous maîtrise d'ouvrage départementale dans le cadre ou en dehors de SDDCD, sans que le détail de ces aménagements soit précisé.

Outre le maillage permis par le réseau existant, cette étude s'attachera à explorer les aspects fonctionnels et sécuritaires : potentiel de mise à double sens des pistes cyclables, recensement et répartition des stationnements et abris vélos sécurisés sur le territoire, aménagements de voirie dédiés (sas vélos au niveau des carrefours à feux, mise en place de cédez le passage cyclistes, signalisation, opportunité de création de services de location de vélos électriques en libre-service).

Objectif : Diminuer le bruit des transports en obtenant des gestionnaires d'infrastructures aériennes, ferroviaires et routières la mise en œuvre d'actions sur le territoire

Action 5 - Bruit aérien : faire régler par l'Etat les nuisances engendrées par l'aéroport d'Orly en veillant à la stricte application de la réglementation en matière de nuisances subies par les zones survolées et au maintien du couvre-feu

Si l'extrême nord du territoire communautaire est incluse dans le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport d'Orly et bénéficie à ce titre du dispositif de soutien à l'isolation phonique des habitations, une population bien plus conséquente, qui a pu être estimée à plus de 12 000 personnes, subit un impact significatif en termes de santé du fait des survols. Le bruit aérien représente de ce fait un enjeu important pour la C.A. Val d'Yerres Val de Seine.

1. Supprimer tous les décollages d'avions bruyants après 22h00

La C.A. surveillera le respect d'un non dépassement des horaires nocturnes (à partir de 22h00) pour les avions les plus bruyants en partance de l'aéroport d'Orly.

2. Porter les revendications de l'agglomération au niveau des instances aéroportuaires et de leur devenir

La C.A. maintient sa vigilance sur ses revendications de maintien / d'extension du couvre-feu, de respect des trajectoires et des fréquences de passage des aéronefs par l'aéroport de Paris Orly, de prise en compte des nuisances subies au niveau des zones non incluses dans les Plans de Gêne Sonore mais néanmoins survolées.

Elle surveillera la mise en consultation du projet de PPBE de l'aéroport d'Orly et contribuera à alimenter son contenu dans le sens d'une meilleure protection des habitants de son territoire.

Elle se fera le porte-parole des riverains auprès de l'autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA) concernant les infractions rapportées sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine, en particulier le non-respect du couvre-feu, des trajectoires et procédures de vol.

3. Renforcer la participation à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport d'Orly

La Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport d'Orly est placée sous la présidence du Préfet de l'Ile de France. Elle est la structure de dialogue entre l'aéroport, les collectivités et les associations de riverains et de protection de l'environnement.

4. Subventionner l'association Défense Riverain Aéroport Paris Orly (DRAPO)

L'association DRAPO a pour objectif de protéger les populations survolées des nuisances liées au trafic aérien, bruit et pollution atmosphérique, autour de la plate-forme aéroportuaire de Paris-Orly. La C.A. soutient DRAPO via une subvention annuelle.

Action 6 - Bruit ferré : s'assurer du traitement effectif des points noirs identifiés par SNCF Réseau

Les axes ferroviaires traversant le territoire, en particulier la ligne 830 000, ont été identifiés comme une des sources de bruit majeures pour les habitants de Val d'Yerres Val de Seine. Près de 3000 riverains, et 1 établissement sensible, apparaissent en situation de dépassement potentiel des seuils réglementaires dans les secteurs identifiés comme prioritaires, ce qui justifie l'intervention du gestionnaire dans ces secteurs.

Dans le cadre de la procédure de résorption de points noirs de bruit ferroviaires (PNBf), SNCF Réseau a informé la C.A. Val d'Yerres Val de Seine que des études acoustiques visant à identifier les habitations remplissant les critères (acoustiques et d'antériorité) de classement en PNBf avaient été conduites dans 7 communes de Val d'Yerres Val de Seine et mis à disposition les résultats de ces études. Il en ressort que 152 logements répondent à ces critères, la plupart sur les communes de Montgeron, Yerres, Brunoy et Quincy-sous-Sénart, et devront ainsi bénéficier d'un traitement de la part du gestionnaire.

1. Mettre en place un groupe de suivi sur la résorption des Points Noirs de Bruit identifiés

L'intervention de la C.A. Val d'Yerres Val de Seine, dans la durée du présent PPBE, visera à s'assurer que le gestionnaire inclura effectivement ces logements identifiés lors de la phase étude dans son programme de résorption des Points Noirs de Bruit ferroviaires, comme annoncé dans sa contribution. Un point d'avancée annuel, a minima, sera demandé à SNCF

Réseau. Elle pourra pour cela mettre en place un groupe de travail impliquant l'ensemble des acteurs concernés, notamment les financeurs, afin de dynamiser le dispositif et disposer d'informations actualisées à transmettre aux riverains. En lien avec les communes, Val d'Yerres Val de Seine se chargera également de faire remonter au gestionnaire toute demande ou plaintes concernant la réalisation des travaux ou le respect des délais annoncés.

2. Evaluer la convergence entre le diagnostic réalisé dans le PPBE et les Points Noirs ferroviaires identifiés par SNCF Réseau

Les critères acoustiques appliqués par SNCF Réseau se basent sur des modélisations fines sur les secteurs en dépassement potentiels des seuils réglementaires apparaissant dans les cartographies stratégiques de bruit, la réalisation de mesures et la recherche du critère d'antériorité de chaque bâtiment. L'application de l'ensemble de ces critères conduit à une sélection restreinte des bâtiments effectivement classés en Points Noirs de Bruit Ferroviaires, et appelés à bénéficier des interventions de traitement de façade que le gestionnaire est tenu de mettre en place. Ainsi, des habitations fortement exposées dont la situation diffère très peu peuvent se voir exclues du dispositif opérationnel de résorption, ce qui risque de susciter incompréhension et mécontentement chez les habitants concernés.

L'utilisation, pour le cadre de ce PPBE, d'une méthodologie différente basée sur la quantification des impacts sanitaires subis par les riverains, conduit à revoir fortement à la hausse le nombre de riverains significativement impactés par le bruit ferré : près de 5500 personnes au sein des secteurs identifiés comme prioritaires.

Dans ce cadre, la C.A. Val d'Yerres Val de Seine, dans la durée du présent PPBE, évaluera, en lien avec le gestionnaire, le niveau de convergence entre le diagnostic réalisé par la collectivité et le recensement des Points Noirs de Bruit à traiter selon la méthodologie utilisée dans les études acoustiques menées par SNCF Réseau, et favorisera une intervention dépassant les seuls points noirs de bruit ferroviaires confirmés par le gestionnaire. Des méthodes alternatives au traitement acoustique des façades, comme l'implantation d'écrans acoustiques, permettant une protection d'un plus grand nombre de logements et également des espaces extérieurs, seront envisagées lorsque techniquement réalisables.

Action 7 - Bruit routier : garantir le traitement effectif des secteurs identifiés dans le cadre du PPBE

1. Mobiliser le Conseil Départemental de l'Essonne pour des actions de réduction du bruit en particulier sur les RD 32, 94, 50, 448 et 31

Le réseau routier départemental apparaît comme un contributeur majeur aux situations les plus critiques d'exposition au bruit sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine. Ainsi, dans le cadre du diagnostic mené pour ce PPBE, plus de 4700 résidents aux abords des routes départementales ont été identifiés en situation de dépassement potentiel des seuils réglementaires dans les secteurs identifiés comme prioritaires dans notre diagnostic (voir le tableau récapitulatif complet pages 78 et 79).

Le Plan de prévention du bruit dans l'environnement des routes de compétences départementales, approuvé par le département le 23 novembre 2015, avait mis en lumière l'impact de plusieurs voies départementales sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine,

définissant plusieurs secteurs prioritaires et non prioritaires : ainsi, les RD 448, 324, 54, 31. Pour autant, aucune action ciblée de réduction du bruit sur ces axes départementaux identifiés, n'était mentionnée dans ce même document. Et logiquement, ces voies apparaissent à nouveau dans le diagnostic mené par la C.A. dans le cadre de l'élaboration de son PPBE.

Dans le même temps, la collectivité a reçu de la part du département, au cours de l'élaboration de ce PPBE, confirmation qu'aucune action de traitement du bruit routier ne sera effectivement programmée dans les 5 ans sur son territoire.

La C.A. Val d'Yerres Val de Seine maintiendra donc une vigilance toute particulière pour que le Conseil Départemental présente un bilan des actions réalisées sur les 3 axes identifiés par lui dans son PPBE de 2^{ème} échéance, et inscrive à son programme d'actions les axes et secteurs apparaissant les plus critiques en termes d'impact sanitaire sur les populations exposées. Ci-dessous, un extrait des tableaux de synthèse des secteurs à enjeux présentés en annexe 4, relatif aux axes départementaux de Val d'Yerres Val de Seine :

Voie	N° secteur (s)	Commune(s)	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
D 32	5 + Crosne N-Ouest, Crosne sud et Yerres – D32	Yerres (rue M. Balliot, rue Ch. de Gaulle, rue M. Sagnier), Crosne (Av J. Jaurès)	3675	819	1
D 94	5 + Brunoy-Epinay + Epinay	Yerres (rue R. Poincaré), Brunoy (Bd Ch. de Gaulle), Epinay-ss-S. (Av du 8 mai 1945)	2711	1069	1
D 50	3 + Montgeron – D50	Montgeron	2028	1521	1
D 448	2 + Draveil centre et Draveil sud	Vigneux-sur-Seine (Av H. Barbusse), Draveil (Bd H. Barbusse)	1939	762	3
D 31	4, 5	Yerres (rue de Concy, rue G. Péri), Montgeron (rue de Concy)	1429	170	1
D 324	4 + Crosne sud	Montgeron (rue du Général Leclerc, Av du Maréchal Foch), Crosne (rue des Vignes)	495	266	0
D 54	Brunoy gare	Brunoy	165	132	0
D 993	2	Vigneux-sur-Seine	169	26	0
D 931	Draveil ouest	Draveil	41	12	0

En priorité, des interventions du département seront demandées sur la D32, la D 94, la D 50, la D 448 et la D 31. Selon les caractéristiques de chaque axe, les interventions permettant de réduire le bruit à la source seront demandées, qui pourront consister en un réaménagement de voirie à même de limiter le trafic et/ou de la vitesse des véhicules, la pose d'enrobés phoniques sur les axes à vitesse élevée ou encore l'interdiction pour les véhicules les plus bruyants ; en dernier recours l'isolation phonique des logements exposés (se référer aux « rappels des actions possibles », pages 54).

2. S'appuyer sur la requalification de la RN6 en route départementale pour apaiser cet axe

La Route Nationale 6 apparaît comme un axe structurant du territoire de Val d'Yerres Val de Seine. A ce titre, une réflexion globale sur le devenir de cet axe et un réaménagement de voirie à mettre en place progressivement sur toute sa longueur sont souhaités de longue date par la collectivité, pour une meilleure gestion du trafic supporté, ce qui inclut la problématique du bruit généré.

Dans la perspective d'une possible rétrocession de la gestion de cette voie au département par l'Etat, la collectivité sera vigilante pour promouvoir la requalification de cet axe et encourager sa remise en conditions à travers notamment l'installation d'enrobés phoniques.

AXE 2 : PRESERVER ET METTRE EN VALEUR LES ZONES DE QUALITE SONORE DU TERRITOIRE

Objectif : Valoriser et favoriser l'accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore par l'aménagement et l'accessibilité de sites verts

L'aménagement de deux sites, actuellement en cours, sera poursuivie et menée à son terme à l'échéance de ce PPBE.

Action 8 – Aménager et rendre accessible des sites verts

1. Aménager les abords du Lac Montalbot (Vigneux-sur-Seine)

L'aménagement des abords du Lac Montalbot permettent l'accès du public à des zones éloignées du bruit urbain. Ce site fait l'objet d'une requalification en Espace naturel sensible par le Département, permettant de préserver cette zone calme de réserve naturelle.

2. Aménager la Parcelle AB3 (Montgeron)

La parcelle AB3, sur les berges de l'Yerres, va faire l'objet d'un aménagement pour favoriser cette zone de bonne qualité sonore.

Objectif : Préserver les secteurs de bonne qualité sonore identifiés

Certaines actions à portée locale ou générale peuvent d'ores et déjà être envisagées dans la temporalité de ce PPBE. L'objectif sera de maintenir et préserver la qualité sonore et

environnementale des espaces calmes qui existent sur le territoire de Val d'Yerres Val de Seine.

Action 9 - Insérer le critère bruit dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) pour la prestation d'entretien des espaces verts

En particulier, une veille sera menée sur les solutions techniques innovantes en termes de matériel et de pratiques permettant l'entretien et la mise en valeur à moindre bruit des secteurs de qualité sonore identifiés.

Action 10 - Limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur

1. Mettre en place de l'éco-pâturage sur le territoire

L'entretien des espaces verts avec des appareils à moteur provoque d'importantes nuisances sonores. Des vaches en pâturage viennent remplacer cet entretien motorisé sur la Parcelle AB3 à Montgeron pour préserver ce secteur calme. Le projet est de répéter cette action en installant des chèvres en pâturage sur la Parcelle AB4 à Montgeron.

AXE 3 : AMELIORER LA CONNAISSANCE, INFORMER ET SENSIBILISER
--

Objectif : Informer sur le bruit en s'appuyant sur le site internet de l'agglomération

Action 11 - Créer une rubrique dédiée à la sensibilisation au bruit sur le site internet vyvs.fr

Le site internet de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine est un outil pertinent pour informer, sensibiliser et mettre en avant les actions de la collectivité en matière de lutte contre les nuisances sonores. Une rubrique consacrée spécifiquement au bruit sera créée au sein du site <https://www.vyvs.fr/>. Elle aura vocation à informer sur cette thématique. Elle proposera un lien direct permettant de consulter les cartes de bruit du territoire sur la plateforme dédiée mise en place par Bruitparif (<https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Val%20d'Yerres%20Val%20de%20Seine>). De la même manière, un accès direct et permanent aux résultats de la station de mesure permanente exploitée par Bruitparif à Yerres pourra être proposé. Cette rubrique aura également vocation à présenter ce Plan de Prévention du Bruit de l'Environnement, une fois adopté. Un lien vers le site officiel de l'association DRAPO (Défense Riverain Aéroport Paris Orly) sera également présenté dans cette rubrique. Enfin, seront indiquées les localisations des parcs et jardins constituant des zones calmes sur le territoire du Val d'Yerres Val de Seine.

Objectif : Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore, en lien avec les communes

Action 12 - Sensibiliser les administrés aux nuisances sonores par le biais de la mallette pédagogique « Kiwi ? » de Bruitparif à la Maison de l'Environnement

La mallette pédagogique « Kiwi ? » permet de mettre en place des actions de sensibilisation aux enjeux du sonore et de prévention des risques auditifs en milieu scolaire. Centrés sur les pratiques d'écoute de musiques amplifiées, les contenus pédagogiques proposés permettent une compréhension de l'ensemble des phénomènes du bruit et améliorent la prévention auprès des jeunes.

Cet outil sera présenté par la Maison de l'Environnement, l'objectif étant de mettre en place de manière pérenne une sensibilisation ciblant cet enjeu de santé publique.

Action 13 – Sensibiliser les personnels communautaires et communaux aux nuisances sonores

Une bonne connaissance de la problématique bruit et des bonnes pratiques de la part des personnels permettra de mettre en place une culture commune de nature à permettre une meilleure compréhension donc acceptation des aménagements réalisés par les habitants, et in fine de prévenir l'apparition de nouvelles nuisances

Des actions de sensibilisation au bruit pourront être proposés aux agents communaux et communautaires, balayant l'ensemble de la thématique comme le rappel des notions de base en acoustique, la propagation sonore du bruit des infrastructures, les actions de prévention et curatives pouvant agir sur l'environnement sonore des sites, les bonnes pratiques au quotidien.

Objectif : Renforcer le soutien et le partenariat avec Bruitparif

Action 14 - Participer à des évènements, réunions, instances organisées par Bruitparif

Bruitparif, centre d'évaluation technique de l'environnement sonore en Ile-de-France, accompagne les collectivités territoriales dans leurs actions au titre de leurs compétences spécifiques pour le bruit dans l'environnement. Depuis 2018, la C.A. Val d'Yerres Val de Seine est membre de Bruitparif et a bénéficié à ce titre d'un soutien spécifique dans l'élaboration et la mise à disposition des cartes stratégiques de bruit du territoire, la rédaction de ce PPBE et la réalisation d'un diagnostic acoustique fin utilisable dans ce cadre.

Action 15 - Agir avec Bruitparif sur le territoire de VYVS

1. Développer la connaissance de l'environnement sonore du territoire

Des actions permettant une connaissance plus fine de l'environnement sonore du territoire pourront être sollicitées, comme la réalisation de campagnes de mesures de bruit sur des

secteurs identifiés dans le cadre de ce PPBE ou permettant l'évaluation des actions mises en place par les gestionnaires.

2. Agir en partenariat avec les acteurs du territoire

Bruitparif pourra également être sollicité dans le cadre des contacts avec les gestionnaires d'infrastructures de transport, notamment aérien, les collectivités voisines et les institutions. Le soutien et la participation de Bruitparif pour l'organisation d'événements grand public autour de la thématique du son pourront également être sollicités.

4) SUIVI DU PLAN D' ACTIONS

Indicateurs de suivi :

Des indicateurs de suivi pour chaque action retenue dans le PPBE sont proposés ci-dessous. Ils permettront la tenue d'un tableau de bord pour l'ensemble des actions (de type « action terminée / réalisée à X% / initiée / non commencée »).

Action 1 – Valoriser des modes de transport les moins bruyants

1. Acquérir des véhicules électriques silencieux

Nombre de véhicules électriques acquis par la collectivité

2. Déployer des bornes de recharge électriques sur le territoire

Nombre de bornes de recharge installées par la collectivité

Action 2 – Intégrer des critères acoustiques dans les marchés et délégations de service public passés par VYVS et accompagner les communes pour leur équipement en matériel moins bruyant

Nombre de marchés et DSP prenant en compte les critères acoustiques

Action 3 - Optimiser l'offre de transports en commun

1. Instaurer un Service de Transport à la Demande nocturne

Nombre de personnes transportées par le service de transport à la demande

2. Promouvoir le remplacement en hybride de la flotte de bus en lien avec Ile-de-France Mobilités

Nombre de bus remplacés par des hybrides

3. Favoriser la mise en service de covoiturage

Nombre d'usagers de l'aire de covoiturage

Action 4 – Développer le potentiel de pistes cyclables et les modes doux

1. Elaborer un schéma directeur du réseau cyclable d'intérêt communautaire

Nombre de kilomètres de linéaires aménageables pour la création de pistes cyclables

2. Harmoniser avec le schéma directeur du département

Nombre de kilomètres de linéaires de pistes cyclables proposés par le département

Action 5 - - Bruit aérien : faire régler par l'Etat les nuisances engendrées par l'aéroport d'Orly en veillant à la stricte application de la réglementation en matière de nuisances subies par les zones survolées et au maintien du couvre-feu

1. Supprimer tous les décollages d'avions bruyants après 22h00

Nombre de décollages supprimés après 22h00

2. Porter les revendications de l'agglomération au niveau des instances aéroportuaires et de leur devenir

Nombre d'infractions (non-respect des trajectoires, du couvre-feu...) signalées à l'ACNUSA concernant le territoire de Val d'Yerres Val de Seine

3. Renforcer la participation à la Commission Consultative de l'Environnement de l'aéroport d'Orly

Nombre de participations de VYVS à la CCE de l'aéroport d'Orly

4. Subventionner l'association Défense Riverain Aéroport Paris Orly (DRAPO)

Renouvellement de la subvention annuelle

Action 6 - Bruit ferré : s'assurer du traitement effectif des points noirs identifiés par SNCF Réseau

1. Mettre en place un groupe de suivi sur la résorption des Points Noirs de Bruit identifiés

Nombre de points noirs de bruit traités par SNCF RESEAU

Nombre de réunions du groupe de suivi

2. Evaluer la convergence entre le diagnostic réalisé dans le PPBE et les Points Noirs de Bruit ferroviaires identifiés par SNCF Réseau

Nombre de bâtiments identifiés dans le PPBE hors PNBf ayant bénéficié d'isolation phonique

Action 7 - Bruit routier : garantir le traitement effectif des secteurs identifiés dans le cadre du PPBE

1. Mobiliser le Conseil Départemental de l'Essonne pour des actions de réduction du bruit en particulier sur les RD 32, 94, 50, 448 et 31

Nombre de riverains des voies départementales ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à son domicile

2. S'appuyer sur la requalification de la RN6 en route départementale pour apaiser cet axe

Nombre de riverains de la RN6 ayant bénéficié d'actions permettant de diminuer le niveau de bruit à leur domicile

Action 8 – Aménager et rendre accessible des sites verts

1. Aménager les abords du Lac Montalbot (Vigneux-sur-Seine)

Nombre d'opérations d'aménagement finalisées sur site répondant aux critères de zone calme

2. Aménager la Parcelle AB3 (Montgeron)

Nombre d'opérations d'aménagement finalisées sur site répondant aux critères de zone calme

Action 9 - Insérer le critère bruit dans les Cahiers des clauses techniques particulières (CCTP) pour la prestation d'entretien des espaces verts

Nombre de CCTP incluant des dispositions relatives au bruit

Action 10 - Limiter l'utilisation d'appareils d'entretien d'espaces verts à moteur

1. Mettre en place de l'éco-pâturage sur le territoire

Nombre de sites entretenus sans recours à des engins motorisés

Action 11 - Créer une rubrique dédiée à la sensibilisation au bruit sur le site internet vyvs.fr

Nombre de visites sur la rubrique consacrée au bruit de la Communauté d'agglomération

Action 12 - Sensibiliser les administrés aux nuisances sonores par le biais de la mallette pédagogique « Kiwi ? » de Bruitparif à la Maison de l'Environnement

Nombre d'actions de sensibilisation à l'environnement sonore réalisées par la Maison de l'Environnement

Action 13 – Sensibiliser les personnels communautaires et communaux aux nuisances sonores

Nombre d'actions de sensibilisation à l'environnement sonore réalisées

Action 14 - Participer à des évènements, réunions, instances organisées par Bruitparif

Nombre de participations de VYVS à des évènements, réunions, instances organisées par Bruitparif

Action 15 - Agir avec Bruitparif sur le territoire de VYVS

1. Développer la connaissance de l'environnement sonore du territoire

Nombre d'actions réalisées par Bruitparif concernant le territoire de VYVS

2. Agir en partenariat avec les acteurs du territoire

Participation de Bruitparif pour l'organisation d'évènements grand public

V. ANNEXES

1) GLOSSAIRE ET LEXIQUE DES ABREVIATIONS

✓ Bruit aérien

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

ADP : Aéroports de Paris

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

PEB : Pan d'exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

✓ Bruit routier

2RM : véhicules deux-roues motorisés

DIRIF : Direction Régionale des Routes d'Ile-de-France

DRIEA : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement

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

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

✓ Cartographie du bruit

CBS (ou CSB) : cartes stratégiques du bruit

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

dB (A) : décibel pondéré A, unité normalisée utilisée en acoustique de l'environnement, pour tenir compte des différences de sensibilité de l'oreille humaine à la gamme de fréquence d'un bruit (un son grave est par exemple perçu moins fort qu'un son médium ou aigu).

GITT : Grandes Infrastructures de Transport Terrestre : infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de passages de véhicules par an et infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 passages de trains par an.

ICPE A : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Autorisation

Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

PlaMADE : Plate-forme Mutualisée d'Aide au Diagnostic Environnemental, nouvel outil développé par le Cerema pour accompagner les acteurs dans l'élaboration des cartes de 4^{ème} échéance.

✓ **Impacts sanitaires du bruit**

DALY (Disability-Adjusted Life Years ou années de vie en bonne santé perdues) : il s'agit d'un indicateur quantitatif synthétique permettant d'évaluer la charge de morbidité associée aux principaux impacts sanitaires reconnus (gêne et troubles du sommeil).

OMS : Organisation mondiale de la Santé (WHO en anglais)

✓ **Indicateurs Lden et Ln**

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires : le "Ln" (Level night) et le "Lden" (Level day-evening-night) qui sont des indicateurs harmonisés à l'échelle européenne.

Le Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

Peuvent également être utilisés : le LAeq, niveau sonore équivalent pendant une durée donnée ; le Ld ou Lday (niveau sonore moyen pour la période jour 6h-18h), le Le ou Levening (niveau sonore moyen pour la période soirée 18h-22h).

✓ **Points Noirs de Bruit**

PNB : un PNB est un bâtiment sensible respectant le critère d'antériorité et localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transport terrestres du réseau routier ou ferroviaire dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes à savoir :

Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier

Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit ferré

Bâtiment sensible : bâtiment à usage d'habitation ou établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Critère d'antériorité : sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de PNB les bâtiments sensibles suivants :

Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;

Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :

Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.

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

Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable

Mise en service de l'infrastructure

Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire

✓ **Habitat, urbanisme et aménagement**

OIN : Une Opération d'Intérêt National est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur, dans laquelle l'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN. Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN.

OPAH : Opération programmée d'amélioration de l'habitat. Elle s'inscrit dans une convention passée entre une commune, un EPCI, l'Etat, la Région et l'ANAH, pour réhabiliter ou requalifier un quartier bâti, à l'intérieur d'un périmètre précis.

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PLU / PLUi : Plan Local d'Urbanisme (commune) / Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (EPCI)

SCoT : Le Schéma de Cohérence Territoriale est un document d'urbanisme qui détermine, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, un projet de territoire visant à mettre en cohérence l'ensemble des politiques sectorielles (aménagement, mobilité, habitat, environnement...).

ZAC : Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

ZUS : les Zones Urbaines Sensibles sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.

La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention : ZUS (zones urbaines sensibles), ZRU (zones de redynamisation urbaine) et ZFU (zones franches urbaines), caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visant à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.

ZFU : Les Zones Franches Urbaines sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants

: taux de chômage, proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme, proportion de jeunes et potentiel fiscal par habitant.

✓ **Zones de protection de la nature**

ZNIEFF : Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional ;

ZICO : L'appellation Zone importante pour la conservation des oiseaux est donnée suite à l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes :



- pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ;
- être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ;
- être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.

ZSC : Une zone spéciale de conservation est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratif, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.



ZPPAUP : les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. La zone de protection comporte des prescriptions particulières en matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs et les Architectes des bâtiments de France.

2) CONTRIBUTIONS DES GESTIONNAIRES

Contribution de SNCF RESEAU

<p>DIRECTION GENERALE ILE-DE-FRANCE 10 rue Camille Moke 93212 LA PLAINE SAINT-DENIS CEDEX</p>	
<p>COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VAL D'YERRES VAL DE SEINE ARRIVÉE DU COURRIER</p>	<p>Monsieur François DUROVRAY Président de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine 78 RN6 B.P. 103 91805 BRUNOY CEDEX</p>
<p>24 JUIN 2019 12715 Service Instructeur <i>S. Subissiat</i> Destinataires <i>Calinet</i></p>	<p>Saint-Denis, le 18 juin 2019</p>
<p>D/2019/234530 Objet : Liste des actions de lutte contre le bruit sur le réseau ferré, PPBE de la CA d'Yerres Val de Seine (affaire suivie par Lehna AMICHE)</p>	
<p>Monsieur le Président,</p> <p>Par courrier du 27 mai 2019, vous sollicitez SNCF Réseau afin de connaître la liste des actions de lutte contre le bruit sur le réseau ferré, ceci dans le cadre de l'élaboration de votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement au titre de la troisième échéance de la directive n°2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement.</p> <p>Je vous informe que les personnes de mon équipe en charge de ce dossier ont pris attache avec vos services et ont transmis l'ensemble des informations que vous demandez, à savoir un bilan des actions de réduction du bruit ferroviaire menées durant les dix dernières années ainsi que les actions à venir pour les cinq prochaines années sur le réseau ferré national, et la liste des points noirs du bruit ferroviaire sur votre territoire.</p> <p>Je reste à votre disposition si des compléments sont à apporter.</p> <p>Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, mes salutations distinguées.</p>	
<p> Virginie BORDAGE-GRESSIER Responsable du Centre de Compétences en Développement Durable</p>	
<p>SNCF RÉSEAU - 15/17, rue Jean-Philippe Rameau - CS 80001 - 93418 LA PLAINE SAINT DENIS CEDEX RCS BOBIGNY 412 280 737</p>	

Contribution de la direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie (DRIEE) Ile-de-France

D2019-0799  L 19634	 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMERATION VAL D'YERRES VAL DE SEINE ARRIVÉE DU COURRIER
Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France	PREFET DE L'ESSONNE	05 JUL. 2019 2888
Unité territoriale de l'Essonne	Evry, - 4 JUL. 2019	Service Instructeur <u>DAG-CP</u> Destinataires <u>Mme Lehna AMICHE</u> <u>Instruction</u>
Nos réf. : D2019- <u>0799</u> Vos réf. : Affaire suivie par : Sophie PIERRET sophie.pierret@developpement-durable.gouv.fr Tél. : 01.60.76.34.11 - Fax : 01.60.76.34.88		
<p>Monsieur le Vice-Président,</p>		
<p>Par lettre du 3 juillet 2019, vous sollicitez la DRIEE pour la réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine concernant le bruit des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).</p>		
<p>Lors de la création d'une nouvelle ICPE-A, l'exploitant doit transmettre dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, une étude d'impact comprenant une analyse du bruit généré de façon directe ou indirecte par l'installation sur le voisinage. Cet aspect fait partie des points analysés par la DRIEE dans le cadre de l'instruction de la recevabilité du dossier.</p>		
<p>Une fois le dossier considéré comme recevable, une enquête publique est lancée par le préfet de département. Une information des communes concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source est alors réalisée.</p>		
<p>Au vu du dossier et sur la base de leur connaissance du territoire, les communes peuvent transmettre leur avis dans le cadre de l'enquête publique.</p>		
<p>Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par la réglementation.</p>		
<p>Deux arrêtés ministériels généraux réglementent les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :</p>		
<ul style="list-style-type: none"> - pour les installations autorisées ou modifiée après le 1er juillet 1997, l'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique, - pour les autres installations, c'est l'arrêté du 20/08/1985 qui s'applique. 		
Monsieur le Vice-Président de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine Affaire suivi par Mme Lehna AMICHE 78RN6 BP 103 91805 BRUNOY Cedex		Certificat N° A 1607 Champ de certification disponible sur : www.driee-ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr
Cité administrative – Boulevard de France 91010 EVRY Cedex – Tél : 01 60 76 34 11 - Fax 01 60 76 34 88		

Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

En complément des valeurs limites, les niveaux d'émergence sont aussi réglementés par l'arrêté du 23 janvier 1997 :

Niveau de bruit ambiant dans la zone à émergence réglementée (incluant le bruit de l'établissement)	Émergence admissible	
	7h-22h sauf dimanches et jours fériés	22h-7h et dimanches et jours fériés
> 35 dB(A) et ≤ 45 dB(A)	6 dB(A)	4 dB(A)
> 45 dB(A)	5 dB(A)	3 dB(A)

Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement.

La réglementation des ICPE prévoit en outre deux autres régimes administratifs pour encadrer le fonctionnement de ces installations : le régime de l'enregistrement et le régime de la déclaration. Les valeurs limites applicables aux installations sont identiques à celles fixées par l'arrêté de 1997.

Pour finir je vous informe que nous n'avons pas procédé récemment à des mesures de bruit autour de ces installations.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Vice-Président, l'expression de ma considération distinguée.

Le chef de l'unité départementale de
l'Essonne



Laurent Olivé

Contribution du Conseil départemental de l'Essonne



— TERRE D'AVENIRS —

Le Président

Madame Sylvie Carillon
Vice-Présidente de la Communauté
d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine
78 RN6
BP103
91805 Brunoy CEDEX

Evry-Courcouronnes, le 22 JUL. 2019

Madame la Vice-Présidente,

Par courrier du 17 juin 2019, vous faites appel aux services départementaux concernant la mise à disposition des actions envisagées par le Département dans le cadre du Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement (PPBE) des routes de compétence départementale de plus de 3 millions de véhicules par an sur votre territoire, afin de contribuer à l'élaboration de votre propre projet conformément à la Directive européenne 2002/49 CE.

Vous trouverez l'ensemble des documents du PPBE, adopté en Assemblée départementale le 14 décembre 2015, en téléchargement sur le site internet www.essonne.fr dans la rubrique cadre de vie/environnement/le bruit.

Le PPBE des routes de compétence départementale de plus de 3 millions de véhicules par an est, par ailleurs, en cours de révision suite à l'adoption par arrêté préfectoral le 20 décembre 2018 des nouvelles cartes stratégiques du bruit (dites de 3^{ème} échéance). Le projet du nouveau PPBE sera prochainement soumis à la consultation du public.

Restant à votre écoute, je vous prie de croire, Madame la Vice-Présidente, à l'assurance de mes salutations distinguées.

A tes
François Durovray

Le courrier doit être adressé
à Monsieur le Président
du Conseil départemental

Hôtel du Département
Boulevard de France
91012 Évry cedex

Tél. : 01 60 91 91 91
Fax : 01 60 91 91 77

essonne.fr

Affaire suivie par : Chrystelle Touzeau - MDD - Tél : 01 60 91 26 07 - réf : CAVYVS-PPBE

Contribution de la Direction des Routes Île-de-France (DiRIF)



MINISTÈRE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE

Direction régionale et interdépartementale
de l'Équipement et de l'Aménagement
Île-de-France

Direction des routes Île-de-France

Service de Modernisation du Réseau

Département de Modernisation du Réseau Sud Ouest

Affaire suivie par : Yahya NAIT SRIR
yahya.nait-srir@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 40 61 85 55

Paris, le **14 AOUT 2019**

Le directeur des routes Île-de-France

à

Monsieur François DUROVRAY
Président de la Communauté d'Agglomération
Val d'Yerres Val de Seine
78 RN6
BP 103

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION
VAL D'YERRES VAL DE SEINE
ARRIVÉE DU COURRIER

19 AOUT 2019 / 134-13

Service Instructeur A. Walton
Destinataires Catinet

Objet : Actions lutte contre le bruit - PPBE de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine

Monsieur le Président,

Par courrier du 7 juin 2019, vous nous avez sollicité en tant que gestionnaire du réseau routier national non concédé afin de vous informer des actions menées et à venir sur le territoire de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine.

Pour rappel, la DiRIF réalise des opérations de lutte contre le bruit nécessitant une protection à la source (écrans, merlons, semi-couvertures, couvertures) des infrastructures du RRN. Dans ce cas là, elle prend également en charge les protections de façades associées.

Les actions menées ces 10 dernières années sur le périmètre de la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine regroupent :

Voie	Communes	Description	Avancement
RN6	Montgeron	Diagnostic acoustique sur l'environnement sonore des quartiers traversés par la RN6 à Montgeron.	ÉTUDES RÉALISÉES
RN6	Montgeron	Réduction expérimentale de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h depuis juillet 2018	


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

Un diagnostic acoustique mené en 2017 sur la RN6 traversant Montgeron a conclu à la présence de 68 points noirs du bruit (PNB) potentiels. J'attire votre attention que ces PNB potentiels seront valides s'ils satisfont aux conditions d'antériorité et de type de bâtiment.

Les actions envisagées pour 2019-2023 regroupent :

Voie	Communes	Description	Avancement
RN6	Montgeron	Étude d'opportunité sur les solutions à apporter aux nuisances sonores que subissent les habitants des quartiers traversés par la RN6 à Montgeron.	ÉTUDES

Espérant avoir répondu à votre attente, je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de ma considération distinguée.


La directrice adjointe des routes
Île-de-France

Sophie MANGIANTE

3) SECTEURS A ENJEUX

A. PAR SECTEUR

6 ZONES MULTI - OU MONO EXPOSEES

Secteur	Communes	Nombre de mailles prioritaires	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
Vigneux-nord	Vigneux, Montgeron	9	Aéroport d'Orly	ADP	109	12	0
			Lignes ferroviaires 745000 et 830000	SNCF Réseau	54	0	0
			Nationale 6	Etat - DiRIF	57	0	0
Vigneux-gare	Vigneux	6	Ligne ferroviaire 745000	SNCF Réseau	845	0	0
			D 448	CD 91	680	56	0
			D 933	CD 91	169	26	0
			Av. Henry-Charon	Commune	890	0	0
			Av de la Concorde	Commune	2128	0	0
			Av F. Joliot-Curie	Commune	752	0	0
			Aéroport d'Orly	ADP	10496	0	0
Montgeron - nord	Montgeron, Crosne	5	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	223	142	0
			Nationale 6	Etat - DiRIF	124	33	0
			D 50	CD 91	322	64	0
			Aéroport d'Orly	ADP	1478	0	0
Montgeron - Yerres	Montgeron, Yerres, Crosne	7	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	1244	1131	0
			D 324	CD 91	362	266	0
			D 31 (rue de Concy)	CD 91	256	32	0
Yerres - Brunoy	Yerres, Brunoy	9	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	1400	1018	0
			D 94 (Yerres)	CD 91	102	27	1
			D 31 (rue de Concy, Yerres)	CD 91	352	88	0
			D 31 (rue Gabriel Péri)	CD 91	821	50	1
			D 32 (rue Marceau Balliot)	CD 91	1525	0	0
Quincy	Quincy-sous-Sénart, Boussy-St-Antoine	8	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	406	370	0

3 SECTEURS MULTI - EXPOSES

Secteur	Communes	Nombre de mailles prioritaires	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
Crosne - nord-ouest	Crosne	2	Aéroport d'Orly	ADP	2876	0	0
			D 32	CD 91	880	185	0
			Av de la Plaine Haute	Commune	243	0	0
Brunoy-gare	Brunoy	1	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	346	254	0
			D 54	CD 91	165	132	0
Brunoy - Epinay	Brunoy, Epinay-sous-Sénart	2	Ligne ferroviaire 830000	SNCF Réseau	1164	10	1
			D 94	CD 91	207	0	0
			Route d'Epinay - rue de l'espérance	Commune	429	0	0

7 SECTEURS FORTEMENT IMPACTES PAR LE BRUIT ROUTIER

Secteur	Communes	Nombre de mailles prioritaires	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
Crosne - sud	Crosne	3	D 32	CD 91	562	223	0
			D 324	CD 91	133	0	0
Montgeron - D50	Montgeron	3	D 50	CD 91	1706	1457	1
Epinay - nord	Epinay-sous-Sénart	2	D 94	CD 91	2402	1042	0
Vigneux-Montgeron	Vigneux-sur-Seine, Montgeron	1	Nationale 6	Etat - DiRIF	326	21	0
			Rue Raymond Paumier	Commune	303	0	0
Yerres - D32	Yerres	1	D 32 - rue Ch. De Gaulle	CD 91	302	193	0
			D 32 - rue M. Sangnier	CD 91	406	218	1
Draveil - ouest	Draveil	1	Av de Bellevue	Commune	138	23	0
			D 931	CD 91	41	12	0
			Quai Gambetta	CD 91	89	0	0
Draveil - centre	Draveil	2	D 448	CD 91	1121	636	3
Draveil - sud	Draveil	1	D 448	CD 91	138	70	0

B. PAR GESTIONNAIRE

Source	Infrastructures impactantes	Gestionnaire	Estimation de la population impactée	Estimation de la population en dépassement des seuils réglementaires	Nombre d'ETS en dépassement des seuils réglementaires
AERIEN	Aéroport d'Orly	ADP	14959	12	0
FERROVIAIRE	Faisceau ferroviaire - branche ouest	SNCF Réseau	899	0	0
	Faisceau ferroviaire - branche est	SNCF Réseau	4828	2925	1
	TOTAL	SNCF Réseau	5727	2925	1
ROUTIER - ETAT		Etat - DiRIF	507	54	0
ROUTIER - DEPARTEMENTAL		CD 91	12061	4721	7
ROUTIER - COMMUNAL		Communes	4883	23	0

4) SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PENDANT LA CONSULTATION PUBLIQUE