



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

*Communauté de Communes
Charenton - Saint Maurice
2014*

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

*Communauté de Communes
Charenton - Saint Maurice*

SOMMAIRE

1 - PERIMETRE DE L'ETUDE

1/1 : Localisation de la zone d'étude	4
1/2 : Le bruit et la santé.....	5
1/3 : Le contexte réglementaire.....	13

2 - LE TERRITOIRE

2/1 : Présentation du territoire.....	14
2/2 : L'habitat	15
2/3 : Les infrastructures.....	17
2/4 : Transport en commun et circulation douce.....	21

3 - LES PROJETS

3/1 : Projets	24
3/2 : Reconquête de l'A4	24
3/3 : Opération cœur de ville (Charenton)	24
3/4 : Opération circulation douce (Saint Maurice).....	25

4 - METHODES

4/1 : Méthode d'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.....	27
4/2 : Les cartes stratégiques de bruit	29
4/3 : Identification des zones calmes	35

5 - LES POINTS NOIRS BRUITS

5/1 : les Bâtiments subissant la bi exposition	42
5/2 : Les Bâtiments subissant la bi exposition (Nuit)	43
5/3 : Les Bâtiments subissant le tri exposition.....	43

5/4 : Les Bâtiments subissant le tri exposition (Nuit).....	43
5/5 : Les Bâtiments subissant la quadri exposition	43

6 - LA REDUCTION DU BRUIT

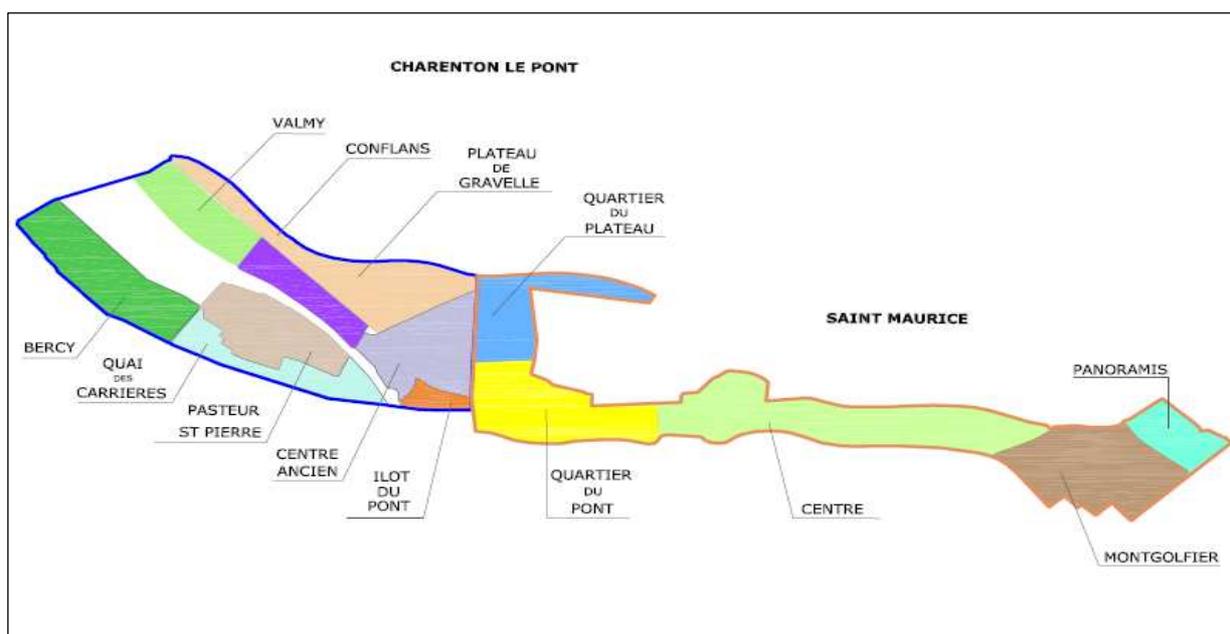
6/1 : Objectifs de réduction de bruit.....	44
6/2 : Objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction du bruit à la source	44
6/3 : Objectifs d'isolement acoustique des façades	45
6/4 : Les dispositifs de réduction du bruit.....	45
6/5 : Réduction du bruit à la source	47
6/6 : Les couvertures et semi-couvertures.....	47
6/7 : Isolation de façades.....	48
6/8 : Description des mesures réalisées ou engagées depuis 1998	48
6/9 : Actions de la Communauté de Communes Charenton Saint Maurice.....	53
6/10 : L'aménagement urbain.....	56
6/11 : Démarches des Elus locaux	59
6/12 : Les actions concrètes – Fiches « ACTION ».....	64

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

Communauté de Communes
Charenton-Saint Maurice

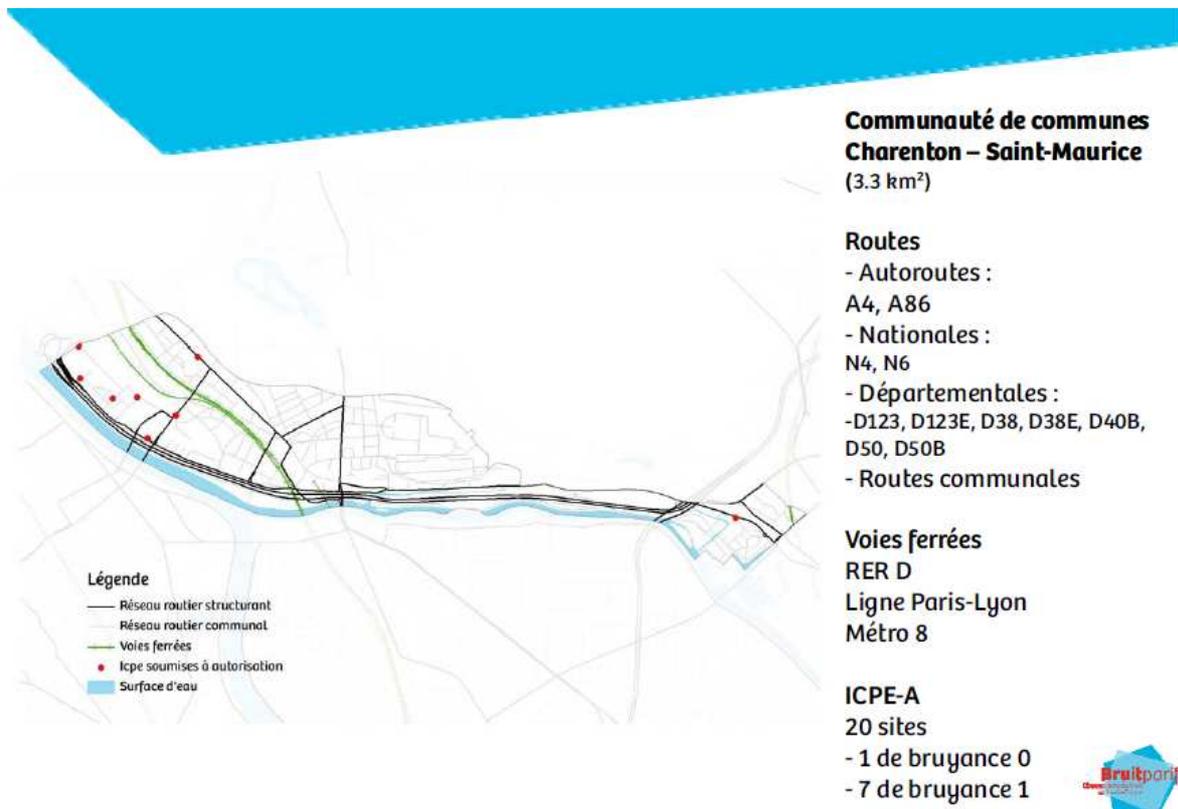
Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, est mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois, conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

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 du Val de Marne.



1 - Périmètre de l'étude

1/1 : Localisation de la zone d'étude



Définition du Bruit :

Le bruit, constitue un phénomène omniprésent dans la vie quotidienne, aux sources innombrables et d'une infinie diversité. La neuvième édition du dictionnaire de l'Académie française définit le bruit comme un « *son ou ensemble de sons qui se produisent en dehors de toute harmonie régulière* ».

Le bruit est une vibration de l'air qui se caractérise par sa fréquence (tonalité), son intensité et sa durée. Le bruit est donc un phénomène physique, un son, mesurable selon des paramètres physiques, mais avec par ailleurs une perception négative de ce son par l'individu, perception qui, elle, n'est pas directement mesurable.

Selon la norme NFS 30001, le bruit est considéré effectivement comme un « *phénomène acoustique produisant une sensation auditive considérée comme désagréable ou gênante* ».

Le bruit comme nuisance sonore :

Chaque individu possède sa propre perception du bruit, qui dépendra elle-même de composants multiples, contextuels, personnels et culturels. La musique de l'un sera souvent perçue comme une gêne, une nuisance par son voisin, de même que les loisirs des uns peuvent générer du bruit pour les autres. La notion de nuisance sonore comporte également des aspects subjectifs et personnels, une nuisance étant définie comme ce qui nuit à la santé ou entraîne une sensation désagréable, ce qui est la cause de désagrément. Or, la sensibilité des individus au bruit est variable aussi bien en ce qui concerne les effets auditifs que les effets non auditifs.

Divers sondages ou enquêtes menés ces dernières années font ressortir l'importance de cette nuisance sonore ressentie par les Français :

- 54% des français se déclarent gênés par le bruit lorsqu'ils sont chez eux (*source : INSEE 2002*) ;
- selon l'Institut National de la Consommation en 2002, 40% de la population française juge le bruit comme la nuisance la plus gênante ;
- les transports sont la première source de nuisance sonore, surtout pour les grandes villes, tandis que les habitants de cites ou de grands ensembles souffrent du bruit provoqué par leurs voisins
- (*Source : INSEE octobre 2002*).

Les sources de bruit en ville sont très variées allant du bruit des activités festives et sportives au bruit des chantiers.

Mesure du bruit :

Un bruit se caractérise essentiellement par son niveau et sa fréquence. Le niveau de bruit, qui détermine si un son est fort ou faible, se mesure en décibels (dB).

Le niveau zéro, 0 dB, correspond au seuil de l'audition humaine. Le seuil de la douleur se situe quant à lui aux environs de 120 à 130 dB.

Un écart de 2 dB correspond au plus faible intervalle entre deux niveaux sonores détectables par l'oreille humaine, mais c'est à partir d'un intervalle de 3 dB qu'on perçoit vraiment une réelle différence. L'échelle des décibels est ainsi faite que chaque fois que le niveau sonore d'un bruit augmente de 3 dB, la quantité de bruit reçue passe du simple au double.

Ainsi la combinaison de deux sources sonores de 60 dB chacune produit un niveau global de 63 dB (60 dB + 60 dB = 63 dB).

La sensation auditive ressentie par l'oreille humaine dépend du niveau sonore et de la fréquence du son reçu : l'oreille est moins sensible aux sons graves qu'aux sons médium ou aigus (compris entre 500 et 2 000 Hz), mais cette moindre sensibilité pour les graves s'atténue quand les niveaux sonores augmentent.

Afin de prendre en compte cette sensibilité physiologique particulière, on applique aux sons mesures (en dB) des filtres représentatifs de la perception humaine. Pour les niveaux sonores courants, on a ainsi recours au **filtre A**, le niveau s'exprimant alors en décibel A, note **dB(A)** ; pour les bruits élevés, tels que les bruits impulsionnels (pétards, armes à feu, avertisseurs), on utilise le décibel C, note dB(C).

Afin d'évaluer le niveau sonore ambiant, il suffit d'observer comment la communication s'opère avec une personne située à un mètre de vous (*source : ministère de l'Emploi, du Travail et de la Santé*) :

- si vous pouvez avoir une conversation normale, le niveau sonore est inférieur à 70 dB(A) ;
- si vous devez élever la voix, le niveau est supérieur à 80 dB(A) ;
- s'il faut crier pour vous faire comprendre, il est supérieur à 90 dB(A) ;
- si toute compréhension est impossible, le niveau est supérieur à 105 dB(A).

Il est possible de distinguer deux grandes catégories de descripteurs ou d'indicateurs de bruit. Ceux-ci sont censés représenter la gêne ressentie laquelle varie en fonction de l'heure, mais aussi de la source et des modalités d'apparition du bruit :

- **les descripteurs énergétiques intégrés (ex : LAeq, Lden, Ln) ;**
- **les descripteurs évènementiels (ex : SEL et Lmax).**

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 impose, dans son article 5, l'utilisation des descripteurs énergétiques intégrés Lden et Ln.

Ces indicateurs énergétiques intégrés prennent en compte le cumul des bruits sur une période donnée – le jour, la nuit, 24 heures ou plus (ex : LAeq et ses dérivés comme le Lden, Lnight, Lday, Levening) et permettent donc de caractériser une exposition de long terme. L'**indicateur Lden** (pour « day, evening, night »), qui donne plus de poids au bruit le soir (on ajoute 5 dB à la valeur mesurée de 18h à 22h) et la nuit (+ 10 dB de 22h à 6h) retenu par la directive

européenne n° 2002/49/CE, est de plus en plus utilisé.

Néanmoins la directive européenne prévoit dans ce même article 5 que peuvent être utilisés des indicateurs de bruit supplémentaires pour des cas particuliers dont des exemples sont fournis à l'annexe I, point 3 de cette directive.

Les effets du bruit sur la santé :

(sources : <http://www.bruitparif.fr>, <http://www.sante.gouv.fr>, <http://www.afsse.fr>)

Les effets subjectifs et comportementaux du bruit :

La façon dont le bruit est perçu a un caractère éminemment subjectif. Compte tenu de la définition de la santé donnée par l'Organisation Mondiale de la sante en 1946 (« *un état de complet bien-être physique, mental et social et pas seulement l'absence de maladies* »), les effets subjectifs du bruit doivent être considérés comme des événements de santé à part entière. La gêne, « *sensation de désagrément, de déplaisir provoquée par un facteur de l'environnement (exemple : le bruit) dont l'individu ou le groupe connaît ou imagine le pouvoir d'affecter sa santé* » (OMS, 1980), est le principal effet subjectif évoqué. Le lien entre gêne et intensité sonore est variable ; la mesure physique du bruit n'explique qu'une faible partie, au mieux 35 %, de la variabilité des réponses individuelles au bruit.

L'aspect « qualitatif » est donc également essentiel pour évaluer la gêne. Par ailleurs, la plupart des enquêtes sociales ou socio-acoustiques ont montré qu'il est difficile de fixer le niveau précis ou commence l'inconfort.

Un principe consiste d'ailleurs à considérer qu'il y a toujours un pourcentage de personnes gênées, quel que soit le niveau seuil de bruit. Pour tenter d'expliquer la gêne, il faut donc aller plus loin et en particulier prendre en compte des facteurs non acoustiques :

De nombreux facteurs individuels, qui comprennent les antécédents de chacun, la confiance dans l'action des pouvoirs publics et des variables socio-économiques telles que la profession, le niveau d'éducation ou l'âge ;

Des facteurs contextuels : un bruit choisi est moins gênant qu'un bruit subi, un bruit prévisible est moins gênant qu'un bruit imprévisible, etc ;

Des facteurs culturels : par exemple, le climat, qui détermine généralement le temps qu'un individu passe à l'intérieur de son domicile, semble être un facteur important dans la tolérance aux bruits.

En dehors de la gêne, d'autres effets du bruit sont habituellement décrits : les effets sur les attitudes et le comportement social (agressivité et troubles du comportement, diminution de la sensibilité et de l'intérêt à l'égard d'autrui), les effets sur les performances (par exemple, dégradation des apprentissages scolaires), l'interférence avec la communication.

Les effets sur la santé de la pollution par le bruit sont multiples :

Les bruits de l'environnement, générés par les routes, les voies ferrées et le trafic aérien au voisinage des aéroports ou ceux perçus au voisinage des activités industrielles, artisanales, commerciales ou de loisirs sont à l'origine d'effets importants sur la santé des personnes exposées.

La première fonction affectée par l'exposition à des niveaux de bruit excessifs est le sommeil.

Les populations socialement défavorisées sont plus exposées au bruit car elles occupent souvent les logements les moins chers à la périphérie de la ville et près des grandes infrastructures de transports. Elles sont en outre les plus concernées par les expositions au bruit cumulées avec d'autres types de nuisances :

- Bruit et agents chimiques toxiques pour le système auditif dans le milieu de travail ouvrier ; - Bruit et températures extrêmes – chaudes ou froides dans les habitations insalubres - ;
- Bruit et pollution atmosphérique dans les logements à proximité des grands axes routiers ou des industries, etc.

Ce cumul contribue à une mauvaise qualité de vie qui se répercute sur leur état de santé.

Les perturbations du sommeil :

L'audition est en veille permanente, l'oreille n'a pas de paupières! Pendant le sommeil, la perception auditive demeure : les sons parviennent à l'oreille et sont transmis au cerveau qui interprète les signaux reçus.

Si les bruits entendus sont reconnus comme habituels et acceptés, ils n'entraîneront pas de réveils des personnes exposées. Mais ce travail de perception et de reconnaissance des bruits se traduit par de nombreuses réactions physiologiques, qui entraînent des répercussions sur la qualité du sommeil.

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est indispensable pour récupérer des fatigues tant physiques que mentales de la période de veille. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, strictement ordonnés : durée de la phase d'endormissement, réveils, rythme des changements de stades (sommeil léger, sommeil profond, périodes de rêves).

Des niveaux de bruits élevés ou l'accumulation d'évènements sonores perturbent cette organisation complexe de structure du sommeil et entraînent d'importantes conséquences sur la santé des personnes exposées alors même qu'elles n'en ont souvent pas conscience.

Perturbations du temps total du sommeil :

- *Durée plus longue d'endormissement* : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- *Éveils nocturnes prolongés* : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme réveillera plus facilement qu'un bruit neutre) ;
- *Éveils nocturnes* sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- *Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement* : aux heures matinales, les bruits peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modifications des stades du sommeil :

La perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A) même sans qu'un réveil soit provoqué ; le phénomène n'est donc pas perçu consciemment par le dormeur.

Ces changements de stade, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

A plus long terme :

Si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques.

Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont sources de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.

L'organisme ne s'habitue jamais complètement aux perturbations par le bruit pendant les périodes de sommeil : si cette habitude existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardiovasculaires, mesurés au cours du sommeil, montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

L'interférence avec la transmission par la parole – à partir de 45 dB(A) :

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aiguës, en particulier entre 300 et 3 000 hertz. L'interférence avec la parole est d'abord un processus masquant, dans lequel les interférences par le bruit rendent la compréhension difficile voire impossible.

Outre la parole, les autres sons de la vie quotidienne seront également perturbés par une ambiance sonore élevée : écoute des médias et de musique, perception de signaux utiles tels que les carillons de porte, la sonnerie du téléphone, le réveille-matin, des signaux d'alarmes.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférences.

Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le rapport signal-sur-bruit (c'est-à-dire la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interfèrent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférences provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement ou la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un

grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux.

Particulièrement vulnérables sont les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé.

Les effets psycho physiologiques – 65-70 dB(A) :

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique.

L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les bruits peuvent également provoquer des réponses réflexes, principalement lorsqu'ils sont peu familiers et soudains.

Les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été également observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de Laeq 24h de 65-70 dB(A).

Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limite du risque est important en terme de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Les effets sur les performances :

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil du au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et des bruits soudains peuvent entraîner des réactions négatives provoquées par la surprise ou la peur.

Dans les écoles autour des aéroports, les enfants exposés au trafic aérien, ont des performances réduites dans l'exécution de tâches telles que la correction de textes, la réalisation de puzzles difficiles, les tests d'acquisition de la lecture et les capacités de motivation.

Il faut admettre que certaines stratégies d'adaptation au bruit d'avion, et l'effort nécessaire pour maintenir le niveau de performance ont un prix. Chez les enfants vivant dans les zones plus bruyantes, le système sympathique réagit davantage, comme le montre l'augmentation du niveau d'hormone de stress ainsi qu'une tension artérielle au repos élevée.

Le bruit peut également produire des troubles et augmenter les erreurs dans le travail, et certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances.

Les effets sur le comportement avec le voisinage et gêne :

Le bruit peut produire un certain nombre d'effets sociaux et comportementaux aussi bien que des gênes. Ces effets sont souvent complexes, subtils et indirects et beaucoup sont supposés provenir de l'interaction d'un certain nombre de variables auditives.

La gêne engendrée par le bruit de l'environnement peut être mesurée au moyen de questionnaires ou par l'évaluation de la perturbation due à des activités spécifiques. Il convient cependant d'admettre qu'à niveau égal des bruits différents, venant de la circulation et des activités industrielles, provoquent des gênes de différente amplitude.

Ceci s'explique par le fait que la gêne des populations dépend non seulement des caractéristiques du bruit, y compris sa source, mais également dans une grande mesure de nombreux facteurs non-acoustiques, à caractère social, psychologique ou économique. La corrélation entre l'exposition au bruit et la gêne générale, est beaucoup plus haute au niveau d'un groupe qu'au niveau individuel. Le bruit au-dessus de 80 dB(A) peut également réduire les comportements de solidarité et accroître les comportements agressifs.

Il est particulièrement préoccupant de constater que l'exposition permanente à un niveau de bruit élevé peut accroître le sentiment d'abandon chez les écoliers.

On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné de vibrations et contient des composants de basse fréquence, ou quand le bruit comporte des explosions comme dans le cas de tir d'armes à feu. Des réactions temporaires, plus fortes, se produisent quand l'exposition au bruit augmente avec le temps, par rapport à une exposition au bruit constante. Dans la plupart des cas, LAeq, 24h et Lden sont des approximations acceptables d'exposition au bruit pour ce qui concerne la gêne éprouvée.

Cependant, on estime de plus en plus souvent que tous les paramètres devraient être individuellement évalués dans les recherches sur l'exposition au bruit, au moins dans les cas complexes. Il n'y a pas de consensus sur un modèle de la gêne totale due à une combinaison des sources de bruit dans l'environnement.

Les effets biologiques extra-auditifs : le stress :

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître.

Du fait de l'étroite interconnexion des voies nerveuses, les messages nerveux d'origine acoustique atteignent de façon secondaire d'autres centres nerveux et provoquent des réactions plus ou moins spécifiques et plus ou moins marquées au niveau de fonctions biologiques ou de systèmes physiologiques autres que ceux relatifs à l'audition.

Ainsi, en réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire d'épuisement.

Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux

stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Le déficit auditif dû au bruit – 80 dB(A) seuil d’alerte pour l’exposition au bruit en milieu de Travail :

Les bruits de l’environnement, ceux perçus au voisinage des infrastructures de transport ou des activités économiques, n’atteignent pas des intensités directement dommageables pour l’appareil auditif. Par contre le bruit au travail, l’écoute prolongée de musiques amplifiées a des niveaux élevés et la pratique d’activités de loisirs tels que le tir ou les activités de loisirs motorisées exposent les personnes à des risques d’atteinte grave à l’audition.

Le déficit auditif est défini comme l’augmentation du seuil de l’audition. Des déficits d’audition peuvent être accompagnés d’acouphènes (bourdonnements ou sifflements). Le déficit auditif du au bruit se produit d’abord pour les fréquences aiguës (3 000 – 6 000 hertz, avec le plus grand effet à 4 000 hertz). La prolongation de l’exposition à des bruits excessifs aggrave la perte auditive qui s’étendra à des fréquences plus graves (2 000 hertz et moins) qui sont indispensables pour la communication et la compréhension de la parole.

Partout dans le monde, le déficit auditif dû au bruit est le plus répandu des risques professionnels.

L’ampleur du déficit auditif dans les populations exposées au bruit sur le lieu de travail dépend de la valeur de LAeq, 8h, du nombre d’années d’exposition au bruit, et de la sensibilité de l’individu. Les hommes et les femmes sont de façon égale concernés par le déficit auditif dû au bruit.

Le bruit dans l’environnement avec un LAeq 24h de 70 dB(A) ne causera pas de déficit auditif pour la grande majorité des personnes, même après une exposition tout au long de leur vie.

Pour des adultes exposés à un bruit important sur le lieu de travail, la limite de bruit est fixée aux niveaux de pression acoustique maximaux de 140 dB, et l’on estime que la même limite est appropriée pour ce qui concerne le bruit dans l’environnement.

Dans le cas des enfants, en prenant en compte leur habitude de jouer avec des jouets bruyants, la pression acoustique maximale ne devrait jamais excéder 120 dB.

La conséquence principale du déficit auditif est l’incapacité de comprendre le discours dans des conditions normales, et ceci est considéré comme un handicap social grave.

1/3 : Contexte réglementaire

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 États membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'ambition de la Directive 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.

Ainsi, les unités urbaines de plus de 250 000 habitants – c'est le cas de l'agglomération parisienne – doivent faire l'objet, au titre de la première échéance de la Directive, d'une cartographie stratégique du bruit établie par les autorités compétentes en la matière (l'échéance était fixée au 30 juin 2007) puis d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (l'échéance était fixée au 18 juillet 2008), deux productions à réviser ensuite au minimum tous les 5 ans.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

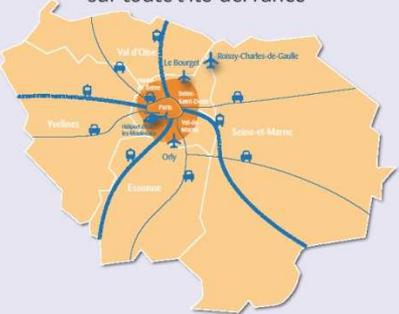
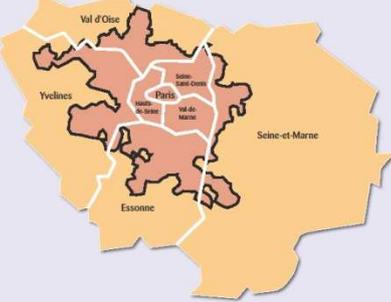
- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires.
- Les activités bruyantes des installations classées pour 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 ainsi que les échéances pour la mise en œuvre de la directive européenne à l'échelle de l'Ile-de-France sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

2 - Le territoire

Territoires concernés		Grandes infrastructures sur toute l'Île-de-France		Territoire de l'agglomération parisienne	
					
Étape 1 Cartographie	Échéance	30 juin 2007 Puis tous les 5 ans		30 juin 2007 Puis tous les 5 ans	
	Autorités compétentes	Préfets de département		Communes ou EPCIs* compétents au sein du territoire de l'agglomération : soit 254 autorités compétentes (au 1 ^{er} janvier 2009)	
Étape 2 PPBE*	Échéance	18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans		18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans	
	Autorités compétentes	Gestionnaires des infrastructures : Services de l'État, sociétés d'autoroute... pour le réseau national, Départements pour le réseau départemental Communes ou EPCIs* pour le réseau communal, RFF et RATP pour le réseau ferroviaire, Services de l'État pour les aéroports.		Communes ou EPCIs* compétents au sein du territoire de l'agglomération	

*PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

*EPCIs : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

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.

2/1 : Présentation du territoire

Situation géographique :

La communauté de Communes Charenton-Saint Maurice est une intercommunalité française, située dans la région Île-de-France, dans le département du Val de Marne.

Éléments de cadrage urbain :

Le cadre urbain est attractif en dépit des contraintes géographiques telles que l'autoroute A4, les fleuves (Seine et Marne), l'échangeur, les hôpitaux de Saint-Maurice, les emprises ferroviaires...

La communauté de communes Charenton-Saint Maurice est composée de deux communes formant un territoire de 328 hectares de superficie et une population totale de 43 602 habitants (Insée au 1^{er} janvier 2012) : Saint Maurice et Charenton-le-Pont.

Les deux villes se rejoignent au niveau de l'axe structurant de l'avenue du Maréchal Lattre de Tassigny qui a été l'un des axes de développement de l'urbanisation des deux villes qui présentent aujourd'hui de fortes similitudes dans leur tissu bâti.

Superficie :

La superficie de la Communauté de Communes Charenton-Saint Maurice s'étend sur 328 ha, soit 1,3% du territoire départemental du Val de Marne.

Population :

L'intercommunalité compte environ 43 960 habitants : Un gain de +3811 habitants entre 1999 et 2009 (soit une augmentation de **plus de 9,69 %** en 10 ans). Une légère augmentation des 45-74 ans entre 1999 et 2008.

Les espaces verts publics pouvant faire l'objet d'un classement « zones calmes » :

La ville de Charenton-le Pont :

La ville de Charenton le Pont : dispose d'environ 7,2 hectares d'espaces verts publics dont quelques arbres et espaces boisés classées au Plan d'Occupation des Sols, pour une population totale de 29 664 habitants (population légale 01/01/13).

Le patrimoine arboré est représenté par quelques 2 200 arbres d'alignement ou de parcs.

Les squares :

- Square du 8 MAI 1945 - Angle rue Victor Hugo et quai des Carrières
533 m²
- Square de la CERISAIE * - 17, rue Paul Eluard
3080 m²
- Square SAINT PIERRE - 5 villa Saint Pierre
396,50 m²

- Square SULLY - 19 rue Sully
182 m²
- Square JULES NOËL* - 47, rue de Paris
5971 m²
- Square de CONFLANS - 25, rue de Conflans
980 m²
- Square Paul ELUARD - 2, rue Paul Eluard
1050 m²
- Square du Cardinal de Richelieu

Les Parcs :



Pour préserver son patrimoine vert, la ville a mis en œuvre une série de mesures propres à protéger son environnement : classement en espaces boisés (EBC) de tous les platanes témoins du tracé des canaux et de la plupart des massifs boisés des hôpitaux, classement en zone naturelle des bords de la Marne et du bras de Gravelle, marge de recul et coefficient d'emprise au sol limité sur les secteurs où il a été estimé nécessaire de conserver l'aspect verdoyant des terrains privés. Elle a par ailleurs décidé de réaliser une trame verte qui reliera et mettra en cohérence les différents quartiers de la ville en s'appuyant sur une reconquête du bras de Gravelle.

Ils sont ouverts du 15 mars au 15 octobre (de 8h00 à 20h00) et du 16 octobre au 14 mars (de 8h00 à 18h00) :

- Parc Cardinal de RICHELIEU - Rue Étienne Méhul
5575 m²
- Parc de Conflans - Entrées : rue du Séminaire de Conflans, rue de l'Archevêché, villa Bergerac
11719 m²

La ville de Saint Maurice :

Jardins publics et espaces verts représentent une superficie de 9,635 ha. A cela il convient d'ajouter les 11 ha des parcs des hôpitaux Esquirol et national de Saint-Maurice.

La ville de Saint-Maurice possède et entretient 9,635 hectares d'espaces verts, , pour une population totale de 14 296 habitants (population légale 01/01/13).

Au total 14,23 % du territoire de la commune est occupé par des parcs et des espaces verts ouverts au public.

Le paysage de Saint-Maurice est déterminé non seulement par sa géographie très particulière, mais surtout par les grandes entités naturelles qui composent ses limites et lui confèrent un caractère verdoyant : le Bois de Vincennes au nord, la coulée verte générée par le canal de Saint-Maur, l'ancien canal de Saint-Maurice, le Bras de Gravelle et la Marne à l'est et au sud.

Toutefois, à l'intérieur de son territoire, la ville offre une vision plutôt minérale due à la densité du bâti qui permet peu d'espaces libres. Par ailleurs, les grandes entités végétales ne pénètrent pas dans le tissu urbain. Elles sont en effet séparées voire isolées de la ville soit par de hauts murs comme les massifs boisés des hôpitaux soit par des voiries de grandes dimensions et au fort trafic comme l'autoroute A4 pour les bords de Marne et l'avenue de Gravelle pour le Bois de Vincennes. Enfin, un parcellaire privé interdit l'accès au public des espaces libres, notamment le long du bras de Gravelle.

Saint-Maurice ne dispose pas d'une grande maîtrise sur l'évolution des éléments qui constituent l'essentiel de son paysage. Depuis toujours, la ville a donc dû composer avec ces éléments contradictoires pour préserver et renforcer le caractère végétal de son cadre de vie.

2/2 : L'habitat

Le parc de logements se caractérise par une grande majorité d'habitats collectifs (97%), contre 3% de logements individuels.

On observe un poids important du parc de logements des années 1960 à 1999 : logements en résidence principale.

Le rythme de production de logements à la baisse sur la Communauté de Communes, à mettre en parallèle avec la baisse du foncier disponible, et à la densification du territoire.

Charenton :

La ville de Charenton s'est développée à partir du pont de Charenton. Les quartiers se distinguent de la façon suivante :

Au nord des emprises ferroviaires

- le quartier du Vieux Bourg et le quartier Centre ancien
- le quartier du Plateau de Gravelle
- le quartier de Conflans
- le quartier Valmy-Petit Château et Liberté

Au sud des emprises ferroviaires

- le quartier des Carrières qui s'étend jusqu'à l'ensemble Bobillot-Sellier

- le quartier Pasteur-Saint Pierre, anciennement Conflans
- le quartier de Bercy relié au quartier Nord par la passerelle Valmy.

Saint Maurice :

Le paysage de Saint-Maurice est déterminé non seulement par sa géographie très particulière, mais surtout par les grandes entités naturelles qui composent ses limites et lui confèrent un caractère verdoyant : le Bois de Vincennes au nord, la coulée verte générée par le canal de Saint-Maur, l'ancien canal de Saint-Maurice, le Bras de Gravelle et la Marne à l'est et au sud.

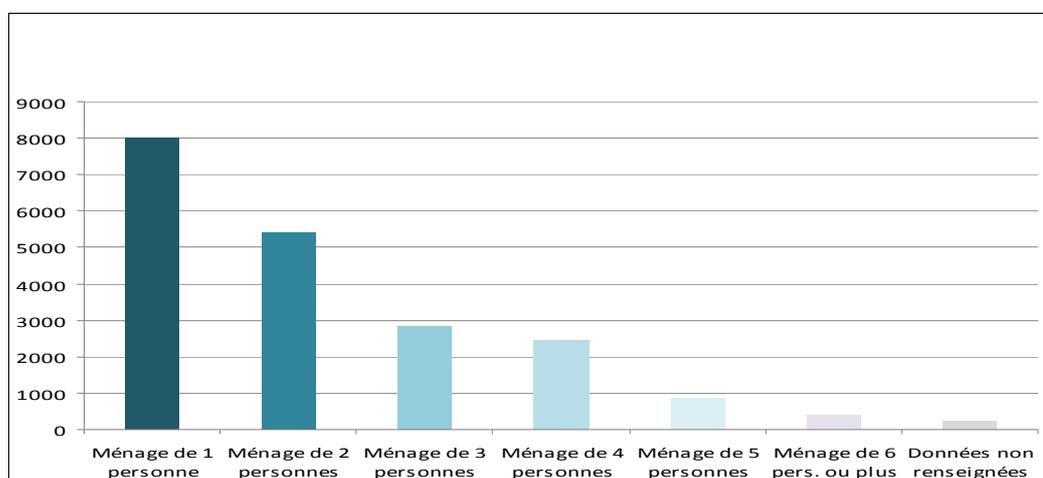
A l'intérieur de son territoire, la ville offre une vision plutôt minérale due à la densité du bâti qui permet peu d'espaces libres.

Hormis le secteur du Plateau qui disposait d'un bâti ancien mais de qualité, les différents quartiers de la commune ont connu à partir des années 1970, d'importantes opérations de renouvellement urbain où l'on distingue deux périodes significatives :

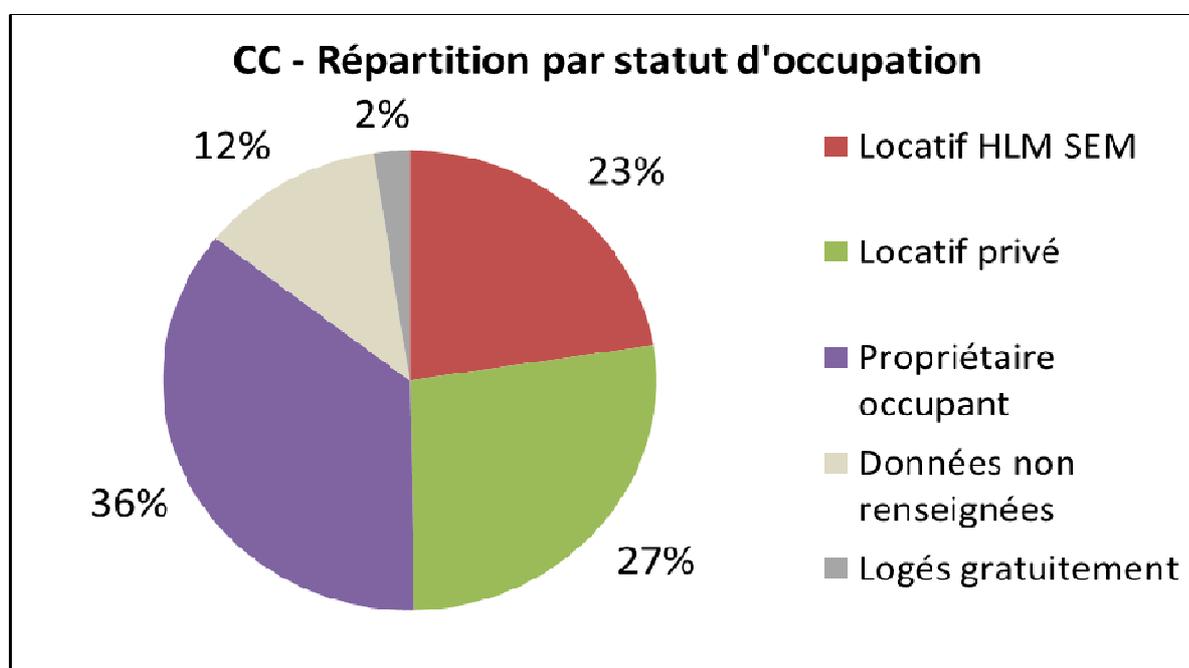
- Entre 1975 et 1981, 24 % de logements seront construits, essentiellement dans des ensembles immobiliers importants pouvant dépasser 10 étages, notamment dans les quartiers du Pont et de Panoramis.
- Depuis les années 90, plus de 1 100 logements seront réalisés avec les ZAC Pirelli et Belbéoch-Leclerc destinées à rééquilibrer l'est de la commune selon un urbanisme plus traditionnel et diversifié.

	Nombre	%
Type d'occupation de logement		
Résidences principales	20 303	91,7
Résidences	658	2,97
Logements vacants	1181	5,3%
Ensemble	22 142	100
Type de logements		
Individuels	664	3 %
Collectifs	21 477	97 %

Répartition des ménages en nombre de résidences principales (source : données FILOCOM 2010)

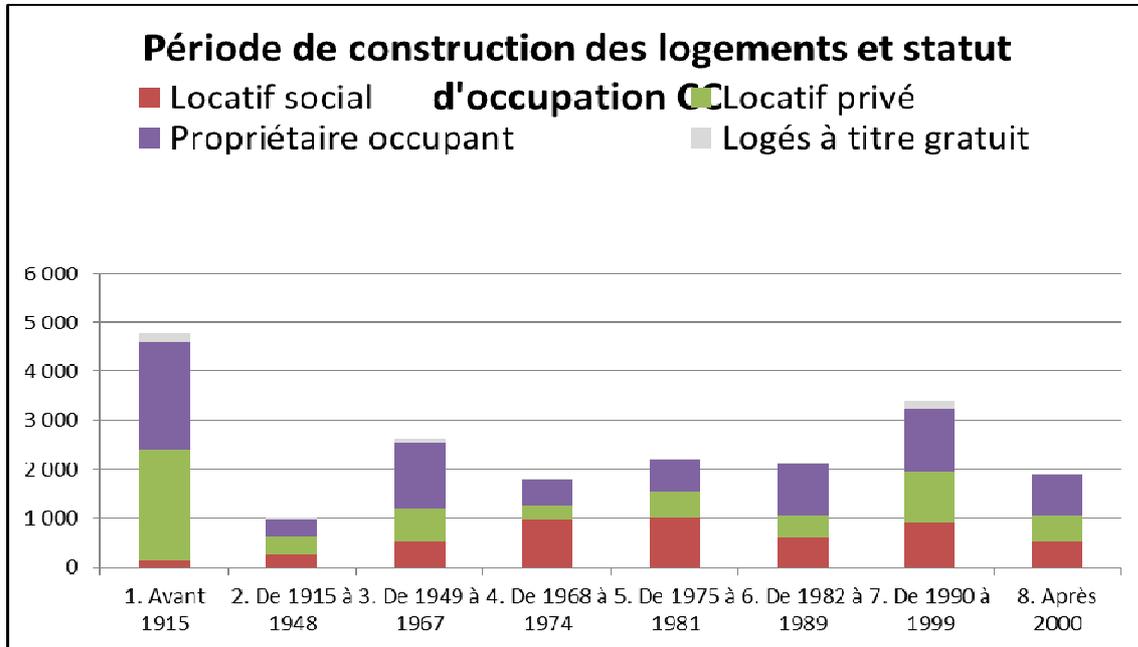


Les ménages de deux personnes ou moins représentent 2/3 des résidences principales.



- 36 % des logements sont occupés par des propriétaires
- Le parc locatif (social et privé confondus) représente la moitié des logements intercommunaux

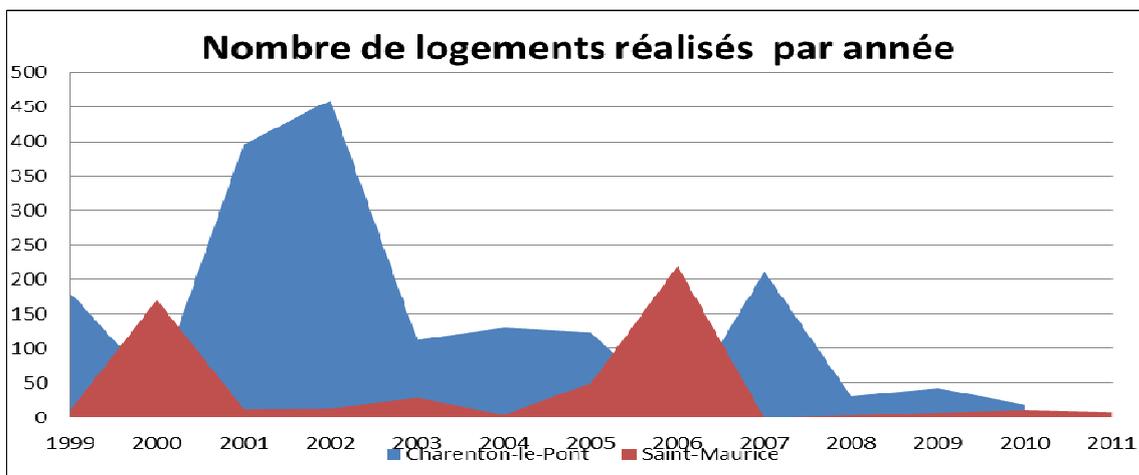
Période de construction des logements et statut d'occupation (source : données FILOCOM 2010)



Un tiers des résidences principales sont construites avant 1949. Le parc est ancien mais se renouvelle.

La majorité des logements sociaux est construite après 1968.

Rythme de construction depuis 1999 (source : services urbanisme des 2 villes)



Le rythme de production de logements est à la baisse sur la Communauté de Communes, à mettre en parallèle avec la baisse du foncier disponible, et à la densification importante du territoire.

2/3 : les infrastructures

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

- Les villes de Charenton et Saint Maurice subissent de fortes contraintes, pollutions, bruits, et risques (Plan de Prévention des Risques d'Inondation, carrières),
- L'autoroute A4 et l'échangeur routier,
- Le fleuve, le bras de Gravelle,
- Hôpital National St Maurice: 37 ha,
- Les emprises ferroviaires : 24 ha,
- Le secteur protégé des franges du bois de Vincennes à Charenton : 1,4 ha,
- Le poste RTE à Charenton : 1,9 ha.

Les caractéristiques les plus déterminantes du territoire intercommunal reposent sur une situation géographique attractive, grâce à notamment à la proximité de Paris :

La proximité immédiate avec la capitale présente de nombreux avantages (accès aux transports, aux activités économiques et culturelles...) mais génère également des flux migratoires de populations désireuses de se loger à des prix plus abordables que ceux pratiqués dans l'enceinte parisienne.

2/4 : Transports en communs et circulation douce

Métro et Tram :

Le territoire intercommunal est dans l'ensemble bien desservi avec notamment la présence sur la ville de Charenton de deux stations de la ligne 8 sur la rue de Paris « Liberté » et « Charenton écoles » permettant de rejoindre sans correspondance les quartiers parisiens et de la Bastille en une dizaine de minutes.

La Ville de Saint Maurice n'est quant à elle pas traversée par le métropolitain.

La prolongation du T3 avec l'installation d'une station « Baron Le Roy » sur le Boulevard Poniatowski depuis décembre 2012 a permis d'améliorer l'accessibilité vers Paris.

RER :

Si Saint-Maurice n'accueille pas de réseau structurant sur ses limites administratives, la ville se trouve à proximité immédiate de la station de RER A « Joinville le Pont ».

Bus :

Concernant le réseau de bus, le territoire intercommunal dispose d'un réseau dense :

- Pour Saint Maurice : lignes 24, 111, 325 La Ville dispose d'un accès facile à la ligne de RER A avec la station « Joinville le Pont » depuis le quartier Panoramis situé au nord-est

de la commune.

- Pour Charenton-le-Pont : lignes 24, 109, 111, 180 et 325 qui relient Paris et communes limitrophes (Maisons Alfort, Saint-Maur des Fossés, Champigny, Vincennes, Saint Mandé, Ivry sur Seine, Alfortville, Vitry sur Seine, Villejuif).

Le Chemin de Fer :

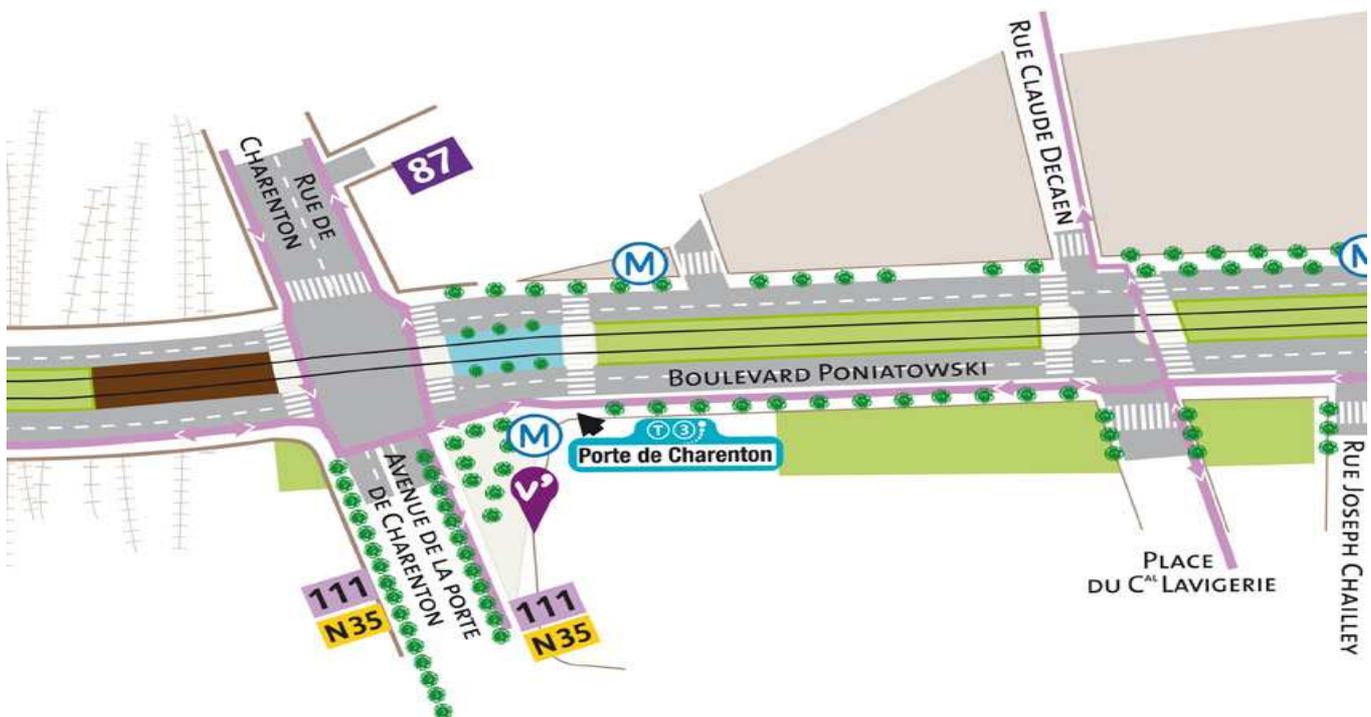
La communauté de Communes Charenton, Saint Maurice, est traversée par la ligne S.N.C.F. Paris Lyon Marseille, sur toute la longueur de la ville de Charenton le Pont sur une largeur pouvant atteindre dans le quartier Valmy/Bercy 400 mètres environ.

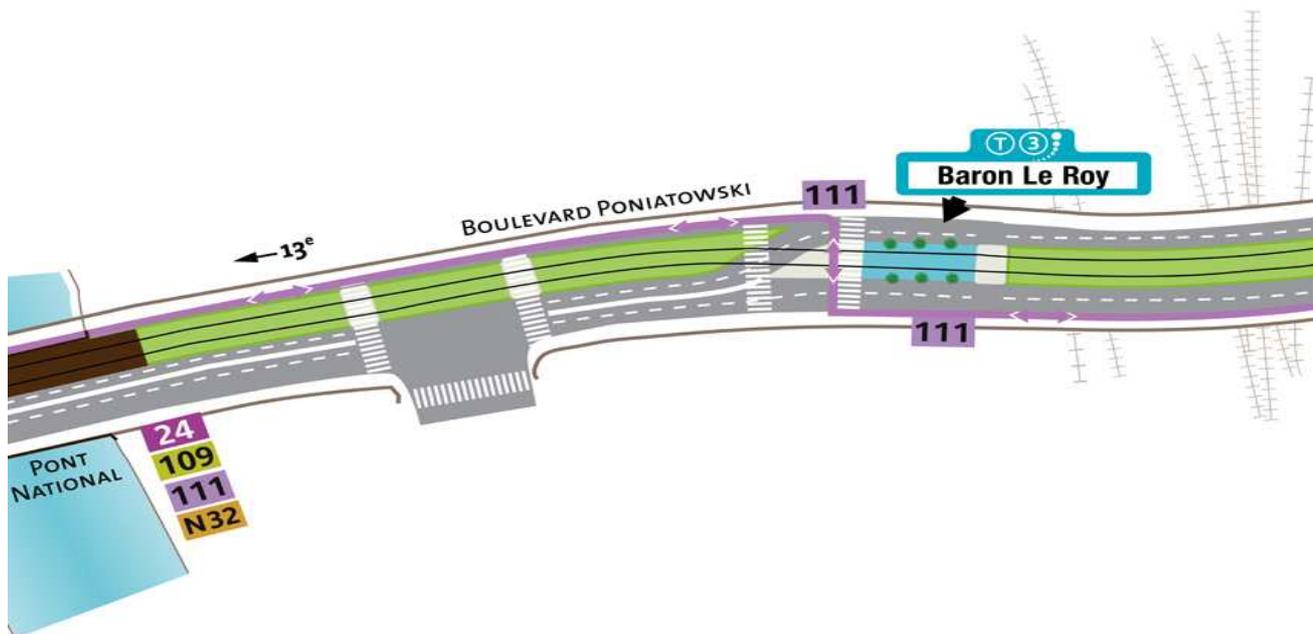
Pistes cyclables :

L'intercommunalité comporte de nombreuses pistes cyclables réparties sur 24 Kms linéaires environ, sur des axes nord-sud et est-ouest. Elles longent le Bois de Vincennes ainsi que les bords de Seine de de Marne et assurent la liaison entre Paris et le Val de Marne.

Tramway T3 :

Avec 2 stations desservant le territoire: « Baron le Roy » et « Porte de Charenton » (Mise en service depuis décembre 2012).





Autolib :

2 stations à Charenton (Centre-Ville et Bercy) et une 3^{ème} programmée (Rue de Paris),
1 station à Saint Maurice, parking Montgolfier.

Vélib :

Le territoire accueille le dispositif Vélib avec de nombreuses stations sur les 2 Villes.

La Communauté de Communes n'accueillera pas directement sur son territoire de stations du Grand Paris, la plus proche sera celle de « Saint-Maur/ Créteil ».

La proximité d'axes routiers qui irriguent le territoire intercommunal :

Les villes de Charenton et Saint Maurice bénéficient d'infrastructures routières importantes et bien organisées, autoroute et périphérique, qui supportent des trafics d'importance nationale.

Ces liaisons constituent des atouts essentiels pour le développement du territoire intercommunal. Néanmoins, ces infrastructures représentent des sources de nuisances importantes.

Entre les deux villes, la continuité est assurée par la présence d'un réseau de desserte communale.

L'autoroute A4, les routes départementales: D6, D6A, D6B, D158, D103, D154, D154B, traversent le territoire de la Communauté de Communes.

3 - les projets et objectifs d'aménagement

3/1 : Projet Bercy-Charenton

Il existe sur l'intercommunalité un projet d'envergure, le projet d'aménagement « Bercy-Charenton ». Celui porte sur un programme mixte composé de :

- 60 000 m² environ d'activités tertiaires,
- 1 hôtel,
- 2000 m² d'activités commerciales,
- De nouveaux logements libres et sociaux, adaptés à tous publics (personnes âgées, étudiants...),
- De nouveaux équipements publics ; 1 école, 1 crèche, 1 équipement sportif, de nouvelles voies de circulation ainsi que des espaces verts publics.

Le projet « Bercy-Charenton » est compris entre le boulevard périphérique et les voies ferrées, à proximité immédiate de Paris. A noter que la Ville de Paris développe sur son territoire un projet d'aménagement d'une capacité totale de 700 000 m².

Ce projet subit à ce jour des ralentissements et ne fait pas l'objet d'un calendrier opérationnel.

Pour le reste du territoire intercommunal, les projets urbains seront de moindre ampleur, en fonction des opportunités foncières.

3/2 : Étude de reconquête de l'autoroute A4

L'ACTEP (l'Association des Collectivités du Territoire de l'Est Parisien) réalise actuellement une étude avec le cabinet d'architecte François Leclerc sur l'autoroute A4.

Celle-ci vise à reconquérir l'A4 pour une meilleure intégration de l'infrastructure dans son milieu urbain et paysager, et apporter de nouvelles solutions de mobilité pour les usagers de l'est parisien.

Les pistes d'ores et déjà développées portent sur la mise en place d'un transport en commun en site propre sur le nouveau « boulevard urbain », une réduction de la vitesse (70 km/h), afin de réduire les nuisances de cette autoroute.

La Communauté de Communes Charenton-St Maurice participe est membre de l'ACTEP et participe à l'ensemble des réunions et ateliers organisés sur le sujet.

Ce projet actuellement à l'étude doit faire l'objet d'arbitrages concernant le financement et le planning.

3/3 : L'opération « Cœur de Ville » à Charenton

La Ville a réalisé de 2012 à 2014 un projet de réaménagement de son centre-ville, afin de répondre aux objectifs suivants :

- Sécuriser les cheminements piétons pour l'accès aux commerces et aux transports en commun,
- Améliorer le cadre de vie des espaces publics par la végétalisation,
- Mettre en valeur le parvis commercial,
- Souligner le caractère historique de la rue de Paris et piétonniser la voie en la requalifiant en zone 20 (espace partagé entre piétons, cycles et véhicules),
- Donner une nouvelle perception de la voirie aux usagers du carrefour Croquette par le changement de caractère de la voirie,
- Offrir une meilleure offre de stationnement aux usagers et riverains.

3/4 : Les opérations de circulation douce à St Maurice

La ville de Saint-Maurice a engagé une réflexion globale sur la circulation piétonne sur l'ensemble de son territoire afin de remédier à la forte dénivellation entre le plateau de Gravelle et la Marne.

Les objectifs de l'opération sont les suivants :

- Atténuer le dénivelé entre le plateau de Gravelle et la rue du Maréchal Leclerc, et ainsi mieux relier les quartiers du Plateau et du Pont.
- Permettre une meilleure appropriation et répartition de l'espace public entre les différents usagers : piétons, cyclistes, Personnes à Mobilité Réduite, poussettes...
- Favoriser l'utilisation des cheminements doux
- Améliorer la circulation, la desserte et le cadre de vie des riverains à travers un environnement plus agréable et sécurisé
- Apporter une attention particulière au volet paysage

Pistes cyclables

Quai de Bir Hakeim : 242 m (de la place de l'Ecluse à la rue du Maréchal Leclerc)



Chemin de Halage : 2700 m



Rue du Maréchal Leclerc :
Canadiens à la Passerelle

900 m (de l'avenue des
de Charentonneau)



Voies piétonnes

Allée des Canotiers : 50 m

Rue Cuif : 127 m

Allée des Frères Lumières : 184 m

Allée des Guinguettes : 50 m

Passage Jean Viacroze : 80 m

Belvédère des Martinets : 30 m

Allée du Petit Bras : 190 m

Promenade du Canal : 70 m

Chemin de Presles : 40 m



4 – Méthode

4/1 : Méthode d'élaboration du PPBE

Organisation au sein du territoire :

L'intercommunalité a élaboré le projet de PPBE en interne. Son rôle dans la gestion du projet a été celui de pilote.

Il y a eu mise en place d'un groupe de travail thématique. L'intercommunalité a bénéficié du programme d'accompagnement mis en place par Bruitparif.

Coopération intercommunale :

Afin de réaliser ce PPBE, l'intercommunalité s'est appuyée en interne sur les compétences des services Bâtiments, Voirie, Urbanisme et bureau d'étude des 2 collectivités.

Outils à disposition :

Afin d'établir ce PPBE, l'intercommunalité a utilisé la plateforme web-SIG de Bruitparif mise à disposition.

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.

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, sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif.

Diagnostic de l'état initial [(Identification des Zones de Bruit Critique (ZBC) et des Points Noirs Bruit (PNB)] :

On utilisera les données existantes à partir des documents suivants :

- les cartes stratégiques de bruit (1ere échéance) pour les réseaux routiers et ferrés;
- les résultats de l'Observatoire départemental du bruit.

Méthodologie :

Pour être retenu comme « Point Noir Bruit » un bâtiment sensible doit être concerné par les deux critères suivants :

- le critère acoustique (dépassement des valeurs limites de bruit),
- le critère d'antériorité (collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées prévues par les questionnaires).

Afin de collecter les informations concernant les PNB routiers et ferrés sur son territoire ainsi que les actions passées ou à venir pour les résorber, l'intercommunalité de Charenton-Saint Maurice a adressé des courriers à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les réponses à ces courriers figurent en annexe de ce PPBE.

Proposition de plan d'actions :

Le plan d'action s'axera principalement autour :

- de la réduction du bruit routier intercommunal via des actions de la maîtrise du trafic/changement de revêtement de chaussée,
- de la délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver,
- Requalification de certaines voiries, création de zones de rencontre,
- Limitation de vitesses et implantation de radars pédagogiques,

Méthode de consultation du public :

Le projet de Plan de Prévention du Bruit est porté à la consultation du public du 19 décembre 2014 au 19 février 2015, sous la forme d'un registre ouvert au 47 bis rue de Paris, à Charenton le Pont 94220.

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.

Publication du PPBE :

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de l'intercommunalité de Charenton-Saint Maurice, qui sera arrêté par délibération du conseil intercommunautaire puis transmis au Préfet du département du Val de Marne, rendu consultable sur le site internet de l'intercommunalité.

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

METHODOLOGIE

Rappel (cf. Glossaire) :

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.

4/2 : Les cartes stratégiques de bruit

Les cartes de bruit stratégiques 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.

Il s'agit ici de récapituler les informations qui peuvent être extraites des cartes de bruit afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit (leur localisation et leur contexte).

Ainsi, les tableaux et les graphiques ci-dessous présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden jour et nuit et Ln : Nuit uniquement) et pour chaque source de bruit. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

Les cartes stratégiques de bruit (1 ère échéance)

Selon l'article L.572-3 du Code de l'Environnement, « les cartes de bruit sont destinées à permettre l'évaluation globale de l'exposition au bruit dans l'environnement et à établir des prévisions générales de son évolution. »

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

Les cartes stratégiques de bruit comportent des représentations graphiques, des tableaux montrant les populations exposées, les surfaces et les établissements d'enseignement et de santé impactés, ainsi qu'un résumé non technique.

Les représentations graphiques à réaliser, conformément à ce qui est précisé dans l'arrête du 4 avril 2006.

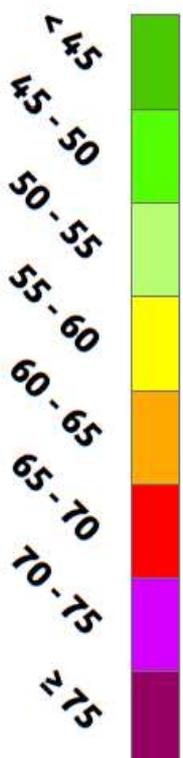
CARTOGRAPHIE DU BRUIT CHARENTON - SAINT-MAURICE

Type de carte :
NIVEAUX SONORES

Source de bruit :
FER

Indicateur :
Lden

Légende des niveaux sonores en dB(A)



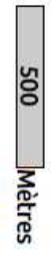
Légende Éléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- ▨ Zones réaménagées
- Surface d'eau



Service des données : 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000
 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000
 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000
 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000
 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000 - 101 2020/0000000

Echelle au format A2 :
1:10 000



Comité de concertation des élus locaux de la direction départementale de l'Équipement et de la Sécurité - Janvier 2009

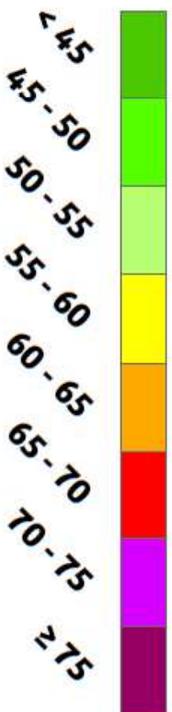
CARTOGRAPHIE DU BRUIT CHARENTON - SAINT-MAURICE

Type de carte :
NIVEAUX SONORES

Source de bruit :
FER

Indicateur :
Ln (22h-6h)

Légende des niveaux sonores en dB(A)



Légende
Éléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- +— Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- ▨ Zones réaménagées
- Surface d'eau



Document communiqué en vertu de la loi n° 178 du 17 janvier 1978
et de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'accès à l'information
Document communiqué en vertu de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'accès à l'information
Document communiqué en vertu de la loi n° 78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'accès à l'information

Echelle au format A2 :

1:10 000

500

Mètres



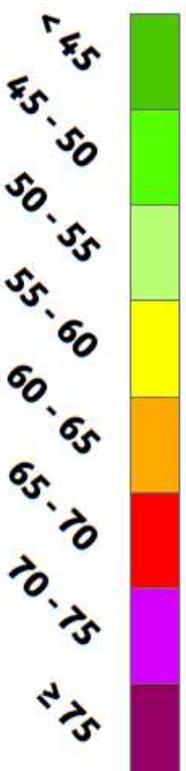
CARTOGRAPHIE DU BRUIT CHARENTON - SAINT-MAURICE

Type de carte :
NIVEAUX SONORES

Source de bruit :
ROUTES

Indicateur :
Lden

Légende des niveaux sonores en dB(A)



Légende Eléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- +— Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- ▨ Zones réaménagées
- Surface d'eau



Echelle au format A2 :

1:10 000

500

Mètres



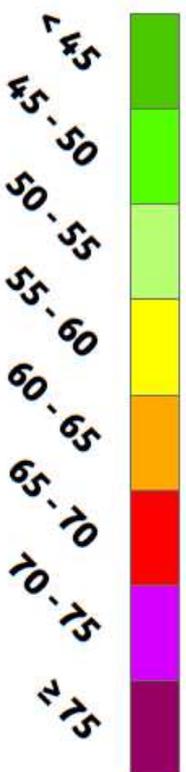
CARTOGRAPHIE DU BRUIT CHARENTON - SAINT-MAURICE

Type de carte :
NIVEAUX SONORES

Source de bruit :
ROUTES

Indicateur :
Ln (22h-6h)

Légende des niveaux sonores en dB(A)



Légende
Éléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- ▨ Zones réaménagées
- Surface d'eau



Echelle au format Az :

1:10 000

500

Mètres



Service des études
Département de l'Urbanisme - 100 rue de la République - 93012 Charenton-le-Pont
Tél : 01 47 37 71 00 - Fax : 01 47 37 71 01
www.charenton-le-pont.fr
© 2012 - Tous droits réservés

4/3 : Identification des enjeux

Les zones calmes :

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement précise qu'il faut préserver les zones calmes dans les agglomérations. Cette directive fait apparaître deux définitions de zones calmes : les zones calmes d'une agglomération et les zones calmes en rase campagne.

La zone calme d'une agglomération est « *une zone délimitée par l'autorité compétente qui, par exemple, n'est pas exposée à une valeur de Lden, ou d'un autre indicateur de bruit approprié, supérieure à une certaine valeur déterminée par l'État membre, quelle que soit la source de bruit considérée.* »

La zone calme en rase campagne est « *une zone délimitée par l'autorité compétente, qui n'est pas exposée au bruit de la circulation, au bruit industriel ou au bruit résultant d'activités de détente.* »

La transposition de cette directive européenne en droit français par l'ordonnance du 12 novembre 2004 a modifié cette définition de zone calme. Dans l'article L. 572-6 du Code de l'Environnement, les zones calmes sont définies 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.* »

En plus du critère acoustique pouvant servir à la définition des zones calmes, d'autres critères peuvent être pris en compte. Le Guide National pour la définition et la création des zones calmes réalisé par le Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales (C.R.E.T.E.I.L.) de l'Institut d'Urbanisme de Paris – Université Paris XII, sur commande du Ministère du Développement Durable, a tenté de définir plus précisément la notion de zone calme.

L'étude réalisée laisse apparaître que des critères subjectifs doivent être pris en compte tels que la sensibilité des personnes à un son donné ou encore la notion de cadre agréable sur le site et ses pourtours. Il doit également être tenu compte des projets locaux (d'aménagement, d'urbanisme, d'environnement...) étant de la compétence des collectivités locales.

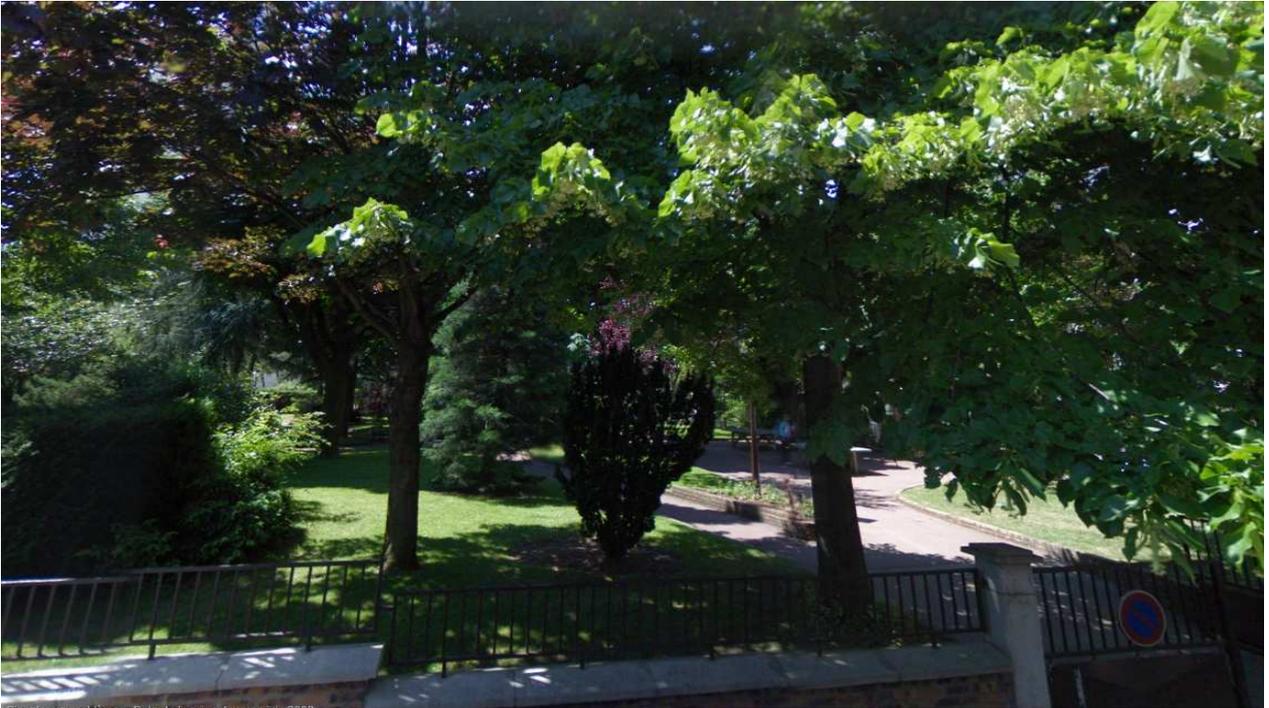
La Communauté de Communes Charenton-Saint Maurice possède un tissu bâti très dense ainsi que de nombreuses infrastructures de transport avec un trafic très important. La détermination des zones calmes s'en avère d'autant plus difficile.

De plus l'État maîtrise rarement, voir pas, le foncier. En outre, seules les zones pour lesquelles le niveau sonore est inférieur à 55 dB(A) pour le jour et 50 dB(A) pour la nuit pourraient être proposées. Ces valeurs sont en effet les valeurs minimales apparaissant sur les cartes de bruit de « Type A ».

Cette difficulté pour délimiter des zones calmes est commune aux départements d'Ile-de-France, notamment à ceux de la Petite Couronne, c'est pourquoi une réflexion est menée au niveau régional à travers les travaux d'un groupe de travail portant sur la définition d'une zone calme. Le but de ce groupe de travail est d'aboutir à une harmonisation de cette définition au niveau

régional et de pouvoir constituer un soutien, notamment technique, aux collectivités locales dans l'identification de leurs zones calmes.

Les parcs et jardins publics de la communauté de Communes doivent être intégrés dans un classement de zone de ressource, même exposées aux nuisances sonores.



Des retours d'expérience intéressants pour la réflexion sur les « zones de calme » :

Les zones 30, créées par un décret du 29 novembre 1990, ont pour avantages de :

- Permettre de diminuer les nuisances sonores de 3 à 5 dB,
- Créer une ambiance urbaine conviviale si des aménagements sont réalisés aux entrées et sorties notamment,
- Poursuivre d'autres objectifs : la sécurité routière, la revalorisation des espaces publics, etc.

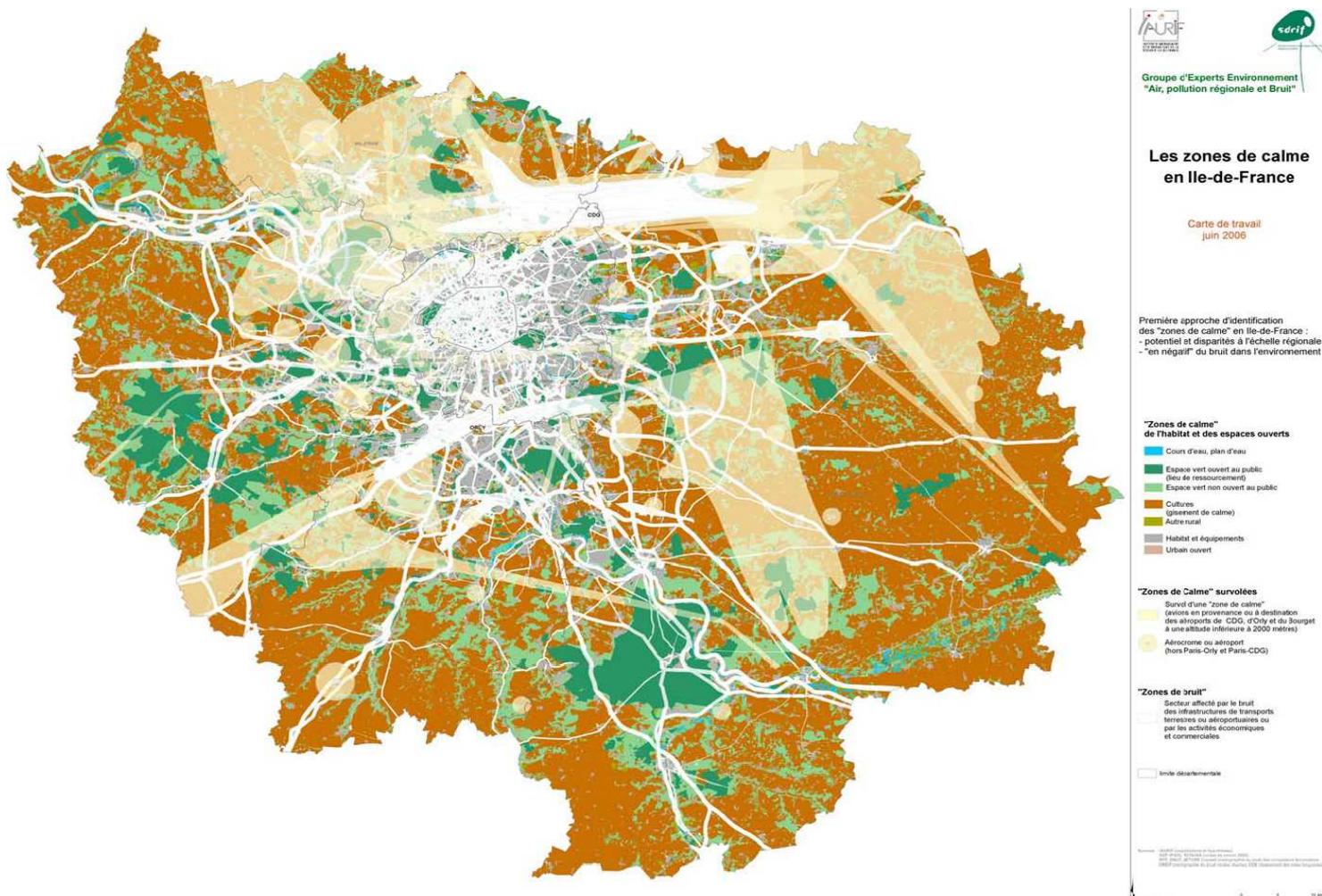
Néanmoins, il est important de veiller à ce que les nuisances ne se reportent pas sur d'autres secteurs.

La politique des zones calmes est beaucoup plus large que la politique des zones 30 des rues piétonnes ou des zones d'accès restreint.

L'objectif est de reporter la circulation de transit vers d'autres réseaux principaux et de rendre la rue à ses habitants.

La convivialité des villes repose en partie sur la qualité visuelle et sonore des espaces publics.

Des réflexions sont à mener concernant la voirie et les chantiers, les bâtiments publics, certaines activités telles que la collecte sélective du verre, le ramassage des ordures ménagères, le nettoyage des espaces publics, l'entretien des parcs et jardins.



Protection de pistes cyclables et zones de promenade :

Nos efforts d'aménagements cyclables du bord de Marne et de Seine, en empruntant l'ancien chemin de halage, commencent à porter leurs fruits. Cet itinéraire cycliste si naturel et sécurisé vient d'être reconnu par le Conseil général qui, en collaboration avec la Communauté de Communes, en poursuit l'aménagement.

Ceci signifie plus particulièrement pour Charenton que cette piste rejoint celle qui a été installée à la rentrée scolaire sur le Pont de l'Île Martinet et qui se poursuit jusqu'au Pont de Charenton en passant par le lycée.

C'est donc un maillage stratégique pour les cyclistes charentonnais désireux de se rendre à Paris ou d'en revenir. Cette installation a nécessité une réfection totale du revêtement de la chaussée et la mise en place d'une signalétique.

Chemin de Halage : Quand on se promène au bord de l'eau... à bicyclette !



CARTOGRAPHIE DU BRUIT CHARENTON - SAINT-MAURICE

Type de carte :
**SECTEURS AFFECTES
PAR LE BRUIT**

Source de bruit :
ROUTES ET FER

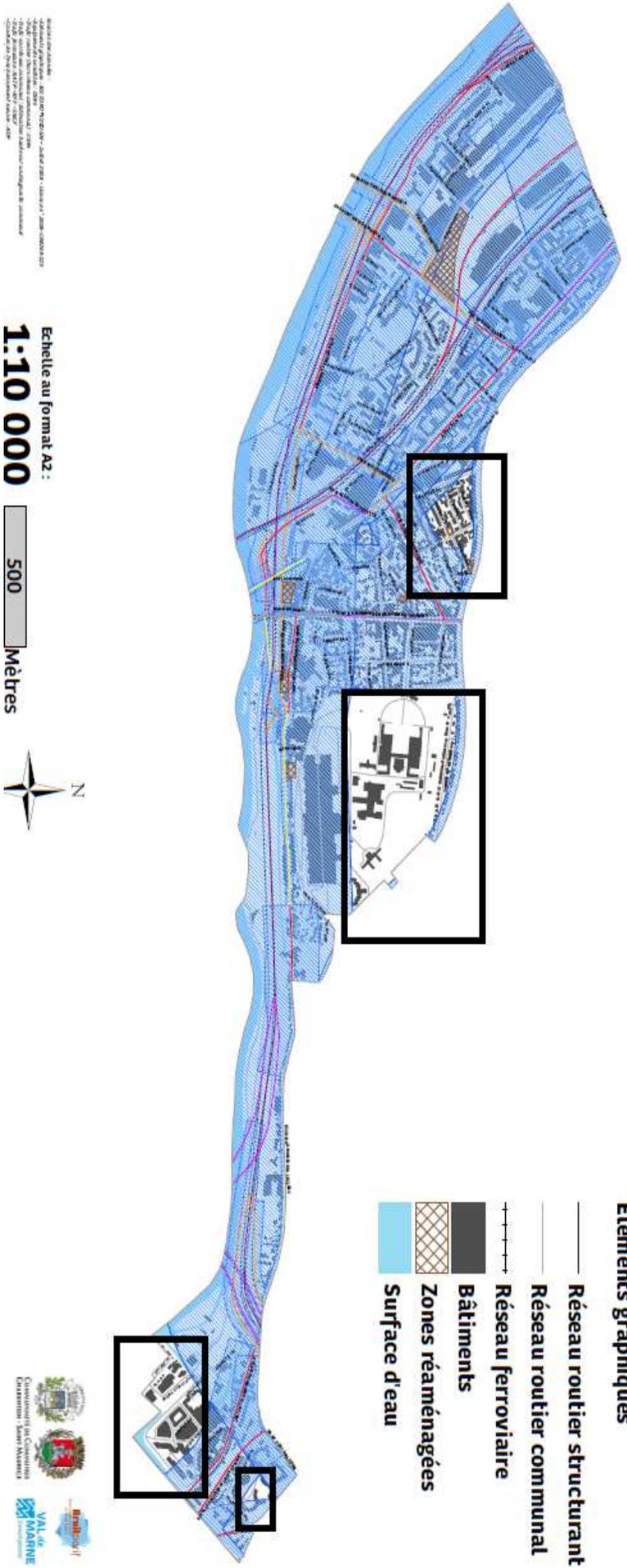
Légende du classement sonore (secteurs affectés)

- 1 (300m)
- 2 (250m)
- 3 (100m)
- 4 (50m)
- 5 (10m)

Secteurs affectés

Légende
Éléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- Zones réaménagées
- Surface d'eau



Echelle au format A2 :
1:10 000 500 Mètres



Les secteurs encadrés sont des secteurs qui ne sont pas affectés par le bruit.
ce sont des secteurs à préserver, une stratégie doit être envisagée afin de les sauvegarder.



Les populations exposées



Les infrastructures de transport routier :

A 4	Charenton-le-Pont	Villiers-sur-Marne	12,39 km	DRIEA/ DIRIF
------------	--------------------------	---------------------------	-----------------	-------------------------

Les infrastructures de transport ferroviaire :

LIGNE	DEBUT	FIN	GESTIONNAIRE
Paris-Marseille	Charenton-le-Pont	Villeneuve-Saint-Georges	RFF
Ligne TGV	Charenton-le-Pont	Santeny	RFF
RER D	Charenton-le-Pont	Villeneuve-Saint-Georges	RFF
Méto ligne 8	Charenton-le-Pont	Créteil	RATP

5 - Les points noirs bruits

Pour être retenu comme point noir bruit un bâtiment sensible doit être concerné par au moins deux critères.

- Le critère acoustique
- Le critère d'antériorité

Situation de multi-exposition :

Commune	Axe	Lden >68 dbA					Ln < 62 dbA				
		Hab	E	SS	AS	POP	Hab	E	SS	AS	POP
Charenton	A4	30	1	1	-	4159	20	1	1	-	3339
Saint Maurice	A4	34	7	2	-	1129	7	5	-	-	559

Selon le nombre de sources de bruit impactant un bâtiment sensible, il est parlé de :

- Bi-exposition dans le cas ou 2 sources différentes de bruit impactent un bâtiment sensible (ex : RERFF) ;
- Tri-exposition dans le cas ou 3 sources différentes de bruit impactent un bâtiment sensible (ex : RE, RD et RATP) ;
- Quadri-exposition dans le cas ou 4 sources différentes de bruit impactent un bâtiment sensible (ex : RE, RD, RFF et RATP).

Aucun PNB exposé à plus de quatre sources différentes de bruit n'a été identifié dans le présent PPBE.

Il est à préciser que les PNB figurant dans les tableaux suivants ne présentent pas nécessairement un dépassement des valeurs limites pour chacune des sources de bruit mais un dépassement pour au moins une de ces sources.

Les tableaux présentent pour chaque source de bruit et chaque indicateur :

- Le nombre de personnes, de bâtiments d'habitations, d'établissement d'enseignement et de santé exposés au bruit pour chaque plage du tableau du paragraphe II.4.a ;
- Le nombre de personnes, de bâtiments d'habitations, d'établissement d'enseignement et de santé dépassent les valeurs limites ;
- Le nombre total de personnes, de bâtiments d'habitations, d'établissement d'enseignement et de santé recensés. Le nombre de personnes est arrondi à la centaine près.

ROUTES - Lden						ROUTES - Ln					
	Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement		Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement
< 50 dB(A)	4800	12,2%	82	0	0	< 50 dB(A)	5700	14,5%	152	3	1
50-55 dB(A)	200	0,4%	14	1	0	50-55 dB(A)	4800	12,4%	226	7	8
55-60 dB(A)	1000	2,6%	76	5	2	55-60 dB(A)	9700	25,0%	254	5	22
60-65 dB(A)	6900	17,7%	267	4	11	60-65 dB(A)	8900	25,4%	205	3	3
65-70 dB(A)	9000	23,0%	339	5	20	65-70 dB(A)	4300	10,9%	48	0	5
70-75 dB(A)	10200	26,1%	187	3	4	70-75 dB(A)	4600	11,7%	29	3	2
> 75 dB(A)	7000	18,0%	50	3	4	> 75 dB(A)	0	0,0%	1	0	0
Total	39000		915	21	41	Total	39000		915	21	41
> 65	21000	53,9%	321	8	20	> 65	14200	36,5%	170	3	7

FER - Lden						FER - Ln					
	Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement		Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement
< 50 dB(A)	28900	73,9%	767	19	25	< 50 dB(A)	33900	87,1%	828	16	33
50-55 dB(A)	3800	9,8%	41	0	6	50-55 dB(A)	2200	5,6%	33	3	3
55-60 dB(A)	1500	3,8%	23	0	2	55-60 dB(A)	1100	2,8%	24	1	5
60-65 dB(A)	2200	5,7%	33	3	4	60-65 dB(A)	1700	4,3%	26	1	0
65-70 dB(A)	1300	3,3%	26	1	4	65-70 dB(A)	100	0,2%	4	0	0
70-75 dB(A)	1300	3,3%	24	1	4	70-75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
> 75 dB(A)	0	0,1%	0	0	0	> 75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
Total	39000		915	21	41	Total	39000		915	21	41
> 75	200	0,5%	11	0	0	> 65	100	0,2%	4	0	0

ICPE - Lden						ICPE - Ln					
	Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement		Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement
< 50 dB(A)	34100	87,6%	885	18	36	< 50 dB(A)	37900	97,2%	912	21	41
50-55 dB(A)	1300	3,2%	17	1	4	50-55 dB(A)	800	2,1%	2	0	0
55-60 dB(A)	2500	6,4%	10	2	1	55-60 dB(A)	300	0,7%	0	0	0
60-65 dB(A)	800	2,1%	2	0	0	60-65 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
65-70 dB(A)	300	0,7%	1	0	1	65-70 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
70-75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0	70-75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
> 75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0	> 75 dB(A)	0	0,0%	0	0	0
Total	39000		915	21	41	Total	39000		915	21	41
> 75	0	0,0%	0	0	0	> 60	0	0,0%	0	0	0

MULTI - Lden						MULTI - Ln					
	Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement		Nombre de Personnes	% de personnes	Habitations	Equipements de santé	Equipements d'enseignement
< 50 dB(A)	4800	12,2%	82	0	0	< 50 dB(A)	5600	14,4%	145	3	1
50-55 dB(A)	100	0,2%	10	1	0	50-55 dB(A)	4100	10,4%	210	6	8
55-60 dB(A)	1000	2,6%	70	5	2	55-60 dB(A)	9200	23,6%	246	5	19
60-65 dB(A)	5800	14,9%	248	3	8	60-65 dB(A)	10400	26,8%	229	3	6
65-70 dB(A)	6000	15,4%	241	5	21	65-70 dB(A)	5100	13,1%	59	1	3
70-75 dB(A)	11100	28,5%	209	4	6	70-75 dB(A)	4600	11,7%	29	3	2
> 75 dB(A)	7300	18,8%	55	3	4	> 75 dB(A)	0	0,0%	1	0	0
Total	39000		915	21	41	Total	39000		915	21	41

5/1 : Situation de bi-exposition

BI-EXPOSITION PAR RE-RD						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4	2	2			123
Charenton	A4	4	1	1		1379

BI-EXPOSITION PAR RE RFF						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4	3	5	1		105
Charenton	A4	12				1944

5/2 : Situation de bi exposition la nuit

BI-EXPOSITION PAR RE-RD LA NUIT						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4		1			
Charenton	A4	2				269
BI-EXPOSITION PAR RE RFF						
Saint Maurice	A4	3	3			369
Charenton	A4	11				1909

5/3 : Situation de tri exposition

TRI-EXPOSITION PAR RE-RD-RFF						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4	4				454
Charenton	A4	5				344
TRI-EXPOSITION PAR RE RFF RATP						
Saint Maurice	A4					
Charenton	A4	5				57

5/4 : Situation de tri exposition la nuit

TRI-EXPOSITION PAR RE-RD-RFF La nuit						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4	3				184
Charenton	A4	2				24
TRI-EXPOSITION PAR RE RFF RATP La nuit						
Saint Maurice	A4					
Charenton	A4	3				27

5/5 : Situations de quadri-exposition

Cette situation correspond à l'exposition d'un bâtiment sensible aux quatre sources de bruit que sont le bruit routier dû aux infrastructures routières et autoroutières, nationales (RE), le bruit routier dû aux infrastructures routières départementales (RD), le bruit dû aux infrastructures de transport ferroviaires gérées par RFF(RFF) et le bruit dû aux infrastructures de transport ferroviaires gérées par la RATP (RATP).

Seul le tableau relatif aux situations de quadri-exposition le jour est présenté compte tenu de

l'absence de point noir bruit quadri-expose la nuit.

Quadri-EXPOSITION PAR RE-RD-RFF RATP						
Commune	Axe	Hab	E	SS	AS	POP
Saint Maurice	A4					
Charenton	A4	1				16
TRI-EXPOSITION PAR RE RFF RATP la nuit						
Saint Maurice	A4					
Charenton	A4					

6 - La réduction du bruit

6/1 : Objectifs de réduction du bruit

La directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit, parmi les actions à mettre en œuvre, « l'adoption, par les États membres, de plans d'actions fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante ».

La circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres, a fixé deux types d'objectifs acoustiques :

- des objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction du bruit à la source ;
- des objectifs d'isolement acoustique des façades

6/2 : Objectifs relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction du bruit à la source

Ces objectifs sont définis à partir d'indicateurs de gêne évalués en façade. Les valeurs de ces indicateurs, données dans le tableau ci-dessous, ne doivent pas être dépassées après mise en place des protections acoustiques.

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après actions de réduction du bruit à la source			
Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée	Cumul Route et/ou LGV+voieferréeconventionnelle
LAeq(6h-22h)	Laeq (18h-22h) 65	68	68
	Laeq(22h-6h)		
Laeq (6h-18h)	60	63	63

6/3 : Objectifs d'isolement acoustique des façades

Ces objectifs varient selon la source du bruit et selon la période :

Objectifs d'isolement acoustique DnT,A,tr en dB(A)			
	Route ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV + voie conventionnelle
$DnT,A,tr \geq$	$LA_{eq}(6h-22h) - 40$	$If(6h-22h) - 40$ [1]	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
Et $DnT,A,tr \geq$	$LA_{eq}(6h-18h) - 40$	$If(22h-6h) - 35$ [1]	
Et $DnT,A,tr \geq$	$LA_{eq}(18h-22h) - 40$		
Et $DnT,A,tr \geq$	$LA_{eq}(22h-6h) - 35$		
Et $DnT,A,tr \geq$	30 dB(A)	30 dB(A)	

[1] : $If = LA_{eq} - 3$ dB(A), indicateur de gêne ferroviaire défini par l'arrête du 8 novembre 1999.

DnT,A,tr est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

6/4 : Les dispositifs de réduction du bruit

Afin d'atteindre les objectifs de réduction du bruit cités précédemment, il peut être mis en œuvre soit des dispositifs permettant de réduire le bruit à la source, soit la réalisation d'une isolation de façade, soit coupler les deux mesures. Afin de déterminer les mesures à envisager il peut être réalisé une étude acoustique permettant de déterminer l'impact d'une infrastructure existante ou projetée. Une étude acoustique comporte généralement une phase de caractérisation par des mesures in situ et une phase de simulation informatique de la zone avec différents scénarii d'évolution selon la variation de divers paramètres (configuration du site, vitesse des véhicules, densité du trafic...).

6/5 : Réduction du bruit à la source

Les opérations de protection à la source doivent être privilégiées par rapport à la protection de façade.

Les actions pouvant influencer le bruit du à la route

Différentes actions peuvent influencer l'émission sonore d'une route :

- les actions sur les véhicules (véhicules légers, poids lourds, transports en commun, deux-roues motorisés...);
- les actions sur les revêtements de chaussées (bruit résultant du contact pneumatique-chaussée, type de revêtement...);
- les actions sur les aménagements de la voirie (carrefours, ralentisseurs, rétrécissements de voirie...) ou sur les paramètres concernant le trafic (actions sur les vitesses, restriction de circulation notamment des poids lourds...).

Les actions pouvant influencer le bruit à la source pour le bruit :

Ferroviaire :

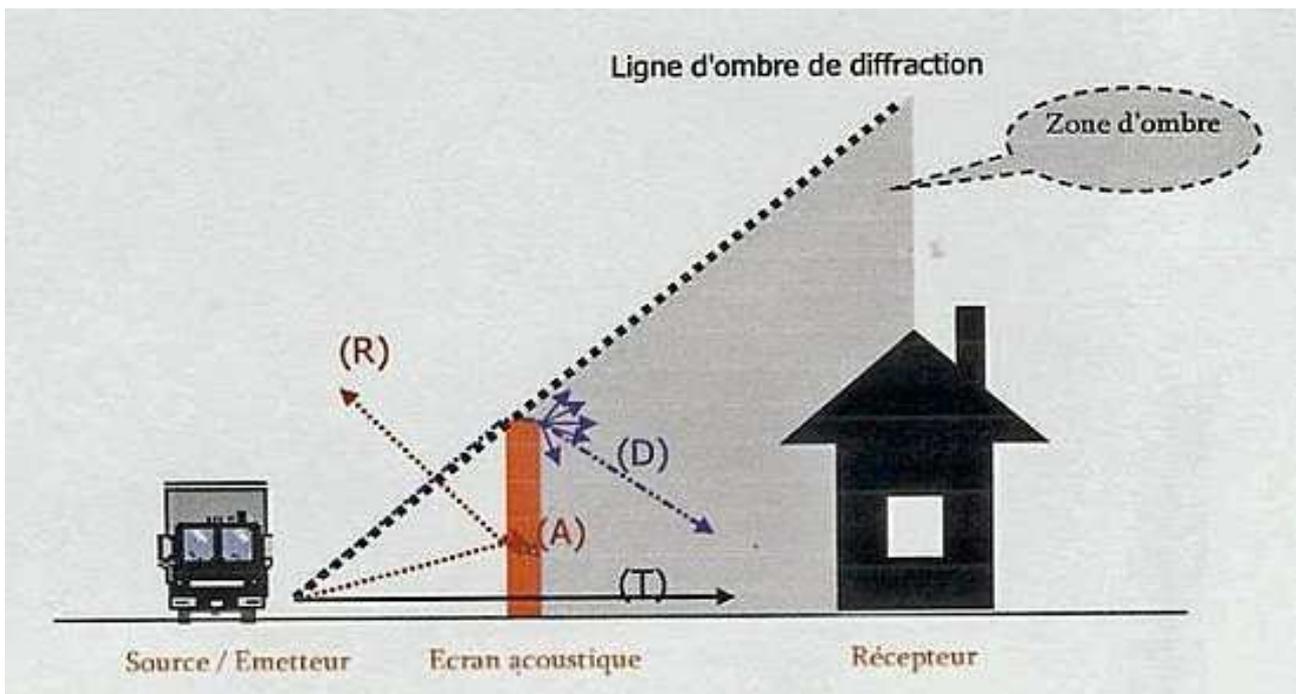
Les nuisances sonores générées par une infrastructure de transport ferroviaire relèvent de plusieurs domaines. Elles dépendent :

- de la nature de l'infrastructure elle-même : type de rails, revêtement, électrification des voies, ouvrages d'art métalliques... ;
- de l'exploitation qui en est faite : maîtrise de trafic par nombre de circulations, vitesse des trains, longueur des trains... ;
- des matériels roulants qui l'empruntent : type de matériel, bruit de roulement...

Réduction du bruit à la source par la pose d'écrans anti-bruit :

Les écrans anti-bruit sont des obstacles positionnés en bordure de voie pour éviter la propagation du bruit.

Ils sont en particulier utilisés pour les zones pavillonnaires et les immeubles bas.



Les écrans acoustiques nécessitent un espace important pour leur mise en place. Ils peuvent être installés en position verticale ou inclinée. Ils sont réfléchissants ou absorbants sur une ou deux faces et peuvent être surmontés de dispositifs additionnels tels que des « casquettes » ou des couronnements.

Le choix entre les différents types d'écrans est fonction des conditions du site. Les deux grandes familles sont d'une part les écrans acoustiques composés de panneaux maintenus par les poteaux fixés sur des fondations en béton, et d'autre part les buttes de terre ou merlons.

6/6 : Les couvertures et semi-couvertures

La couverture totale ou partielle d'une voie de circulation, est une solution efficace contre le bruit généré par les infrastructures de transports terrestres. Ces solutions, utilisées notamment lorsque des bâtiments très élevés sont situés à proximité immédiate de la source de bruit, sont cependant très coûteuses.

6/7 : Isolation de façades

Les mesures de réduction du bruit à la source doivent être privilégiées.

Cependant, dans certains cas, le renforcement de l'isolation acoustique des façades des locaux à protéger viendra également compléter les actions de réduction du bruit à la source, ou, en dernier recours, constituera l'unique solution.

Il s'agit notamment des cas suivants :

- les actions de réduction du bruit à la source sont incompatibles avec la sécurité des riverains ou des usagers des infrastructures ou présentent des difficultés d'insertion dans l'environnement ;
- le coût de réalisation des actions de réduction du bruit à la source est disproportionné (en particulier lorsqu'il est supérieur au coût d'acquisition des locaux à protéger) ;
- les actions de réduction du bruit à la source s'avèrent insuffisantes pour atteindre les objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement précisés dans le paragraphe.

L'isolation acoustique d'un local vis-à-vis de l'extérieur dépend de plusieurs paramètres :

- la nature de la paroi (lourde ou légère) ;
- la nature de la paroi vitrée (simple ou double vitrage équipé d'une vitre épaisse) ;
- des entrées d'air (simple ou acoustique) ;
- du type de coffrage du volet roulant...

En général le changement des ouvertures avec pose d'un double vitrage dont l'un épais et la mise en place d'entrées d'air acoustique permettent d'atteindre les objectifs fixes.

En milieux urbains pour lesquels des bâtiments de grande hauteur ne peuvent être entièrement protégés par des murs anti-bruit, une opération couplée, réduction du bruit à la source couplée avec une isolation de façades pour les étages supérieurs, s'avère la plus efficace et permet d'atteindre les objectifs fixés par la réglementation.



6/8 : Description des mesures réalisées ou engagées depuis 1998

L'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières complète l'article R.572-8 du Code de l'Environnement en indiquant que « *pour les 10 années précédant le PPBE, soit pour la période 1998-2008, on indiquera le type de mesures mises en œuvre, leur coût, leur état d'avancement, et le cas échéant, les résultats obtenus.* » Ces mesures peuvent être des mesures de prévention du bruit ainsi que des mesures de réduction.

Dans ce PPBE ne sont présentées que les mesures réalisées ou engagées par la DRIEA/DiRIF et la RATP. Les mesures relatives aux infrastructures de transport ferroviaires gérées par RFF seront précisées dans le PPBE deuxième échéance faute de données suffisantes au moment de la rédaction de ce document.

Mesures de prévention :

La politique de lutte contre le bruit en France, concernant les aménagements et les infrastructures de Transports terrestres, a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992. Deux articles du Code de l'Environnement proposent des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles :

Dans le cas de création d'une nouvelle infrastructure ou de modification ou de transformation significatives d'une infrastructure existante, les riverains doivent être protégés du bruit (cf. article L.571-9 du code de l'environnement : « *La conception, l'étude et la réalisation des aménagements et des infrastructures de transports terrestres prennent en compte les nuisances sonores que la réalisation ou l'utilisation de ces aménagements et infrastructures provoquent à leurs abords....* ») dans les conditions fixées aux articles R.571-44 à R.571-52 du Code de l'Environnement.

Les arrêtés du 5 mai 1995 concernant les routes et du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser. Le respect des niveaux sonores maximaux autorisés est obtenu par un traitement direct de l'infrastructure ou de ses abords immédiats ; toutefois si cette action à la source ne permet pas d'atteindre les objectifs de la réglementation dans des conditions satisfaisantes d'insertion dans l'environnement ou à des coûts de travaux raisonnables, tout ou partie des obligations est assurée par un traitement sur le bâti qui tient compte de l'usage effectif des pièces exposées au bruit.

Cas d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante :

Lors d'une modification ou transformation significative d'une infrastructure existante au sens des articles 2 et 3 du décret n°95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres, le niveau sonore résultant devra respecter les prescriptions suivantes :

- si la contribution sonore de l'infrastructure avant travaux est inférieure aux valeurs prévues, elle ne pourra excéder ces valeurs après travaux ;
- dans le cas contraire, la contribution sonore, après travaux, ne doit pas dépasser la valeur existante ;
- avant travaux, sans pouvoir excéder 65 dB(A) en période diurne et 60 dB(A) en période nocturne.

Pour les lignes nouvelles parcourues exclusivement par des TGV à des vitesses supérieures à 250 km/h, les indicateurs de gêne ferroviaire sont diminués de 3 dB(A).

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992.

La protection des riverains qui s'installent en bordure de voies existantes :

L'article L.571-10 du Code de l'Environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit du au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances.

En vue d'assurer la protection des occupants des bâtiments à construire dans le secteur de nuisance d'une infrastructure de transports terrestres classée en application des articles R.571-32 à R.571-43 du Code de l'Environnement, les façades des pièces et locaux exposés aux bruits des transports terrestres doivent présenter un isolement acoustique contre les bruits extérieurs conforme aux limites déterminées par arrêté préfectoral.

L'isolement acoustique requis dépend notamment du classement de l'infrastructure de transports terrestres, de la nature et de la hauteur du bâtiment, de la distance du bâtiment par rapport à l'infrastructure et, le cas échéant, de l'occupation du sol entre le bâtiment et l'infrastructure.

L'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du classement sonore.

Le classement des infrastructures de transports terrestres porte sur :

- les voies routières dont le trafic journalier moyen annuel existant, ou prévu dans l'étude ou la notice d'impact du projet d'infrastructure, est supérieur à 5 000 véhicules par jour ;
- les lignes ferroviaires interurbaines assurant un trafic journalier moyen supérieur à 50 trains ;
- les lignes en site propre de transports en commun et les lignes ferroviaires urbaines, dont le trafic
- journalier moyen est supérieur à 100 autobus ou trains.

Le classement des infrastructures de transports terrestres et la largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure sont définis en fonction des niveaux sonores de référence présentés dans le tableau suivant.

Catégorie de classement de l'infrastructure	Niveau sonore de référence LAeq (6h-22h) en dB(A)		Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
	Niveau sonore de référence LAeq (22h-6h) en dB(A)		
1	L > 81		d = 300 m
2	76 < L < 81		d = 250 m
3	70 < L < 76		d = 100 m
4	65 < L < 70		d = 30 m
5	60 < L < 65		d = 10 m

Dans le département du Val-de-Marne, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2002. Trois arrêtés de classement ont été pris :

- l'arrêté n°2002/06 du 3 janvier 2002 relatif au classement sonore du réseau routier national et autoroutier dans certaines communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement ;
- acoustique des constructions en dessoulant ;
- l'arrêté n° 2002/07 du 3 janvier 2002 relatif au classement sonore du réseau routier départemental ;
- dans toutes les communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en dessoulant ;
- l'arrêté n°2002/08 du 3 janvier 2002 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire et de transports en commun en site propre dans certaines communes du département du Val-de-Marne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découplant.

Le classement sonore des voies est consultable sur le Portail internet de l'État : www.val-demarne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Le-classement-sonore. conformément aux articles L.121-2 et R.121-1 du Code de l'Urbanisme, le Préfet porté à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme, les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite obligation de reporter ces informations dans les annexes de son PLU (articles R.123-13 et R.123-14 du Code de l'Urbanisme).

Le classement sonore des voies est également fourni sur demande aux aménageurs pour tout projet d'aménagement envisagé dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures de transports terrestres classées.

Mesures de réduction depuis 1998 réalisées sur l'A4 :

L'autoroute A 4 ou *autoroute de l'Est* relie Paris à Strasbourg via Reims et Metz. Elle traverse le département du Val de Marne sur une dizaine de kilomètres et a été mise en service entre 1970 et 1976.

Les communes traversées sont **Charenton-Le-Pont**, **Saint-Maurice**, Joinville-Le-Pont, Champigny-sur-Marne, Bry-sur-Marne et Villiers-sur-Marne.
Le trafic, particulièrement élevé varie suivant les sections entre 170 000 et 244 900 véhicules/jour (TMJA 2008).

A Saint-Maurice : Des protections acoustiques sous forme d'écrans, sur 1300 Mètres, achevées en 2003, protègent 800 logements environ pour un montant de 12 M Euros.

A Charenton le Pont : Des protections acoustiques sous forme d'isolation de façade, sur 1500 mètres, achevées en 2002, protègent 15 immeubles soit environ 900 logements situés entre le pont Nelson Mandela et le Pont S.N.C.F, pour un montant non communiqué.

Mesures de réduction du bruit sur le réseau ferroviaire de la RATP :

Les lignes ferroviaires gérées par la RATP concernant le département du Val-de-Marne sont les lignes de RER A et B et les lignes de métro 1, 7 et 8. **Seules les lignes de RER A et B présentent des Points Noirs Bruit le long de leur tracé.**

Actions sur le réseau de la RATP depuis 1998 :

Soucieuse de la répercussion de ses activités dans l'environnement et sur la qualité de vie des franciliens, la RATP s'est dotée d'équipes d'ingénierie et de métrologie pour quantifier les impacts sonores et vibratoires de ses lignes mais aussi de ses ateliers, centres bus et équipements divers.

Ainsi, depuis une quarantaine d'année, le bruit fait partie des préoccupations prioritaires de la RATP dans la spécification du matériel roulant, la conception et l'exploitation de ses infrastructures. En effet, avec 16 lignes de métro, 2 lignes de RER, 3 lignes de tramway soit au total 347 km de voies dont 132 km en aérien, 505 gares et stations, 49 ateliers de maintenance et 1128 rames tout mode confondu, la RATP est l'un des rares industriels à exercer dans un milieu urbain dense et à posséder un patrimoine important à longue durée de vie.

Il est ainsi capital, pour une insertion exemplaire du transport public en ville, de limiter au maximum la gêne, en particulier, ceux à caractère sanitaire tel que le bruit.

Ainsi, la RATP se mobilise, particulièrement concernant la lutte contre le bruit et les vibrations, dans sa politique de développement autour :

- de l'engagement n°3 « agir en faveur de la santé des voyageurs et des riverains » par la réduction des pollutions et des nuisances notamment en préservant la qualité de l'air et en maîtrisant le bruit et les vibrations ;
- et de l'engagement n°4 « exemplarité de ses pratiques professionnelles » par le management des risques environnementaux de ses sites industriels et des infrastructures qu'elle exploite, par l'écoconception des infrastructures, systèmes, équipements, qu'elle spécifie ou conçoit, par les achats qu'elle effectue.

La RATP attache ainsi la plus grande importance aux champs de progrès qui restent à accomplir pour répondre à une demande sociétale croissante. La stratégie de la RATP contre les nuisances sonores et vibratoires repose sur les cinq principes fondamentaux que sont :

- la réduction du bruit à la source ;
- la prévention (gestion maîtrisée des nuisances) ;
- la mise en place de solutions curatives (protections phoniques, etc) ;

- le dialogue constant avec les parties prenantes (riverains, élus territoriaux, etc) ;
- l'investissement dans les programmes de recherche.

Les quatre actions principales qui en découlent sont :

- la résorption des points noirs du bruit et des zones sensibles ;
- l'augmentation du nombre de kilomètres meulés afin de réduire le nombre de plaintes de riverains (action préventive) ;
- la réduction du bruit de crissement au freinage ;
- le renforcement de ses exigences techniques en matière de bruit extérieur sur les matériels circulant en aérien et de bruit intérieur des autres matériels.

Marginal dans les années 1960/1970, un accroissement significatif est apparu dans les années 1980/1990.

Cette augmentation n'a pas pour origine une dégradation importante de la qualité des infrastructures mais, elle traduit plutôt, la variation de la sensibilité des riverains (multi-exposition, cumul des niveaux au cours d'une journée, effet socio-culturel, dégradation du cadre de vie, etc).

Ce constat qualitatif est, de plus, renforcé par le fait que les gabarits enveloppés des niveaux vibratoires (mini - maxi) et de bruits réémis relevés, depuis une quarantaine d'années, dans les appartements des riverains habitant le long des voies RATP, présente un écart important de plus de 30 dB qui illustre bien le caractère subjectif de la plainte et la nature diverse des conditions environnementales en urbain dense (nature du bâti, fondations, cavités, etc).

Les plaintes ne résultent donc pas d'un dépassement d'un seuil limite admissible, scientifiquement établi, mais de l'aggravation d'une situation « jugée jusque-là supportable » par le riverain. Une attention particulière est donc apportée, par la RATP, à chaque réclamation qui entraîne systématiquement une enquête technique, une réponse personnalisée (objectif de délai de réponse fixé à 21 jours) et des travaux si nécessaires.

La géolocalisation des plaintes a permis d'identifier neuf zones sensibles et de fixer une occurrence optimisée du meulage préventif (action avant relance des plaignants). 116 km par an, tous réseaux confondus, sont donc meulés. Il apparaît clairement que l'arrêt prématuré du meulage sur le réseau renforce systématiquement le nombre de plaintes. Avec la signature récente d'un nouveau marché de meulage (2009), le nombre de plaintes sur le réseau ferré devrait diminuer.

L'analyse multicritères permet aussi d'identifier que 95% des plaintes révèlent une anomalie de la voie et conduisent à une opération de meulage qui supprime la cause d'aggravation de la situation jugée « jusque-là supportable » par le plaignant.

Les 5% restant font l'objet de mesures, au domicile, permettant de juger de la gravité de la situation en comparant les valeurs relevées aux gabarits « enveloppe » précités. Elle montre aussi que, par exemple, en 2007, 45% des plaintes sont relatives aux lignes de RER, 54% au métro et 1% au tramway ; leur répartition étant fortement corrélée à la nature du réseau à savoir 86% des plaintes d'origine solidienne émanent du métro et 36% des plaintes d'origine aérienne du RER.

La première cause de déclenchement d'une plainte, tous modes confondus, est l'usure ondulatoire de la table de roulement du rail.

Viennent ensuite les chocs sur des joints et le passage d'appareil de voie puis tout problème lié au bruit de roulement hors défaut signale ci-contre.

Outre le meulage préventif, la RATP a pris l'initiative d'installer systématiquement, depuis quelques années, un tapis anti vibratoire sous le ballast quand celui-ci est remplacé. Ainsi, 53% du réseau ferre souterrain est traité par l'interposition de tapis anti vibratoires sous les voies ballastées et/ou par la pose de semelles en caoutchouc entre la traverse et le rail ou par l'implantation de pose « STEDEF » (traverses béton bi-blocs avec chaussons et semelles anti vibratoires).

Ces traitements conduisent à une réduction des niveaux vibratoires de l'ordre de 5 à 10 dB au niveau du piédroit du tunnel. D'autres défauts qui entraînent des nuisances sonores et vibratoires pour les riverains et une fatigue du matériel roulant sont aussi identifiés.

Ainsi, l'écaillage, le shelling, le squat, sont traités par meulage mais dans certains cas où le rail est très abîmé, le coupon de rail est renouvelé. Par contre, la politique de maintenance des appareils de voie a légèrement évolué : utilisation au maximum des longs rails soudés (LRS) et emploi de cœurs fixes en acier au manganèse mais en appliquant des tolérances géométriques plus fortes dans la zone de la pointe de cœur et en utilisant une méthode de meulage guide (précision d'usinage de 1/10mm).

6/9 : Actions de la Communauté de Communes Charenton Saint Maurice

Dès 2010, la Communauté de Communes Charenton Saint Maurice s'est inscrite dans une logique environnementale de pacification des flux de circulation.

Les prémices de cette nouvelle volonté politique ont débutés il y a quelques années avec l'affirmation des conseils municipaux de voir se développer de nouveaux modes de déplacement pérennes respectueux de notre environnement.

A l'instar des installations ponctuelles, la Communauté de Communes Charenton Saint Maurice veut instaurer un nouveau mode de circulation à l'échelle du territoire de la ville, en organisant, en aménageant et en informant le public de la nécessité des nouvelles dispositions qu'il convient de mettre en œuvre.



Les prémices de cette politique se sont déjà concrétisées par la réalisation d'aménagements dédiés au ralentissement des usagers de la route et au partage de l'espace public.

L'aménagement d'une piste bidirectionnelle sur le pont de Charenton et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, reliant toutes les ramifications cyclistes sortant de Maisons-Alfort vers Paris via le bois de Vincennes (réalisation du Conseil général du Val-de-Marne).

En plus des modifications des règles de circulation automobile et de partage de l'espace public, la Communauté de Commune Charenton Saint Maurice s'est engagée dans des programmes plus vastes à dimension régionale, comme l'implantation de stations Velib' et de stations Autolib'.

En outre, depuis septembre 2013, l'intégralité du territoire de la Ville de Charenton-le-Pont a été limitée à 30 km/h à l'exception de 2 axes importants de circulation (Quai des Carrières et Quai de Bercy). Enfin, il est à noter que la compétence autolib' relève de l'autorité de la communauté de communes Charenton -Saint Maurice.

Mesures réalisées, programmées ou envisagées pour la période 2014 - 2017 :

Mesures de prévention :

Révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres :

Cette révision est rendue nécessaire par le fait :

- que le classement sonore des infrastructures de transports terrestres du département date de 2002 et que le trafic a évolué depuis cette date sur ces infrastructures ;
- du transfert d'une partie des routes nationales au département, depuis le 1er janvier 2006, et de la mise en œuvre du Plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM), qui a conduit à une nouvelle numérotation des voies départementales, adoptée le 16 mars 2009 ;

Les communes concernées par cette révision ont été consultées avant approbation des nouveaux arrêtés et ont intégré le nouveau classement sonore dans leur PLU.

Attestation de prise en compte de la réglementation acoustique à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs :

L'article L.571-10 du Code de l'Environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit du au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances.

Toutes les constructions nouvelles de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale situées à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit (délimités dans les arrêtés préfectoraux relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres) sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques appropriés en fonction du bruit de l'espace extérieur.

Ces isolements acoustiques doivent être adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort, à l'intérieur des locaux, conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

La pratique prouve que cette obligation n'est pas toujours respectée pour les bâtiments d'habitation notamment. Fort de ce constat, le décret n°2011-604 du 30 mai 2011 relatif à l'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique a établi à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitation neufs fixe les modalités de délivrance de cette attestation.

Ce décret, pris en application de l'article 1er de la loi du 10 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, définit les conditions dans lesquelles, à l'achèvement de travaux de bâtiments d'habitation neufs, le maître d'ouvrage fournit à l'autorité qui a délivré l'autorisation de construire un document attestant de la prise en compte de la réglementation acoustique.

Ce décret s'applique aux bâtiments dont le permis de construire a été demandé depuis le 1er janvier 2013 telle que la future construction de l'école Anatole France.

Mesures de réduction programmées ou envisagées sur l'A4 :

Saint Maurice : Protections acoustiques rehaussées, écrans nouveaux et isolations de façades, réalisés sur 600 mètres, 21 bâtiments, 236 habitants.

Charenton-le-Pont : Études d'opportunité, en cours, Pont Martinet à Pont Mandela, sur 900 mètres, 16 bâtiments sont concernés soit 3 023 habitants.

➤ FAIRE FACE À UN NIVEAU DE BRUIT PLUS IMPORTANT

Les aménagements dans votre secteur

Les travaux d'amélioration du niveau de protection acoustique le long des autoroutes A4 et A86 sont réalisés pour remplacer et compléter les protections phoniques existantes devenues insuffisantes pour absorber le bruit plus important généré par le trafic.

L'écran du secteur Nord A4 est le prolongement d'écrans déjà construits. Il fera 145 mètres de long et 7 mètres de hauteur et sera situé sur la bretelle d'accès à l'A4 Paris puis la RD4 en remplacement de l'écran en verre de 2 mètres de haut existant qui va être déposé. Sur la bretelle RN4, l'écran de 250 m de longueur longe la bretelle de sortie de l'A4 Province vers la RD4 entre les bretelles de sortie et d'entrée depuis Saint Maurice. Ces deux écrans, qui protégeront la rue du maréchal Leclerc, s'inscrivent dans le cadre de la première tranche de travaux de l'opération de renforcement des protections acoustiques le long des autoroutes A4 et A86, financée à hauteur de 19,8 M€ par la Région Île-de-France.



Retrouvez toute l'actualité du chantier

sur le site www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr,



Avant



Après

Protections acoustiques sur la bretelle de sortie vers la RD4

LA VILLE DE CHARENTON-LE-PONT
JEAN-MARIE BRÉTILLON ET LA MUNICIPALITÉ
VOUS PRÉSENTENT

Le Réaménagement de la place Ramon

Les travaux de la place Ramon, devant le magasin Monoprix, s'inscrivent dans la première phase de l'opération d'aménagement "Cœur de Ville".

Dans le cadre du réaménagement de la place Ramon, la Municipalité s'est engagée :

- A mettre en valeur le parvis commercial avec la pose d'un nouveau revêtement en pierre calcaire, en harmonie avec celui de la place de l'Église Saint-Pierre.
- A faciliter l'accès aux commerces et à la station du bus 24 pour les personnes à mobilité réduite. Une place de stationnement exclusivement réservée aux personnes handicapées sera spécialement aménagée.
- A faciliter la rotation d'accès aux commerces avec une attention particulière portée au stationnement payant.
- A donner davantage d'agrément à cette place, avec de nouveaux mobiliers urbains, des végétaux, avec un éclairage d'ambiance et des revêtements choisis avec soin.

Pendant les travaux, vos commerçants restent ouverts
et tout sera mis en œuvre pour que l'accès aux commerces soit préservé.
Début des travaux : octobre 2012 • Fin des travaux : début 2013

Pour plus d'informations sur le réaménagement de la Place Ramon,
consultez le www.charenton.fr
Renseignements : coeurdeville@charenton.fr
Tél. 01 46 76 47 00

www.charenton.fr


Charenton, une VILLE à VIVRE



Ces travaux ont un effet sur les émissions de pollution sonores, la circulation des véhicules automobiles sera diminuée et ralentie.

Créations de zones 30 et 20 kms /h à Charenton :

Rue Anatole France :

Aménagement d'une zone 30 avec mise en sens unique de l'avenue de Gravelle vers la rue de Paris. Une piste cyclable a été créée. Les vélos depuis le bois de Vincennes vers la rue de Paris s'insèrent dans la voie de circulation mais en contre-sens depuis la rue de Paris jusqu'à l'avenue de Gravelle. La piste est matérialisée par un marquage horizontal rue de Paris-avenue de Gravelle et une zone 30 par quatre passages sur-élevés pour protéger les piétons.

Un nouveau cœur pour la Ville :

Depuis 2013/2014, les Charentonnais, après un an d'attente, ont découvert un nouveau centre-ville où les perspectives auront été totalement revisitées. De la place de l'Église jusqu'à la rue de la Mairie, un seul et même revêtement pour les espaces piétons d'une part et la voie de circulation d'autre part, un mobilier urbain assorti, des végétaux harmonisés, de nouvelles fontaines, ... et, entre la Mairie et le square Jules Noël, plus aucune frontière mais au contraire un ensemble urbain et végétal qui ne font plus qu'un.

L'harmonisation est, en effet, un point important du projet pour l'esthétisme qu'elle induit, mais aussi parce qu'elle a du sens. Ainsi, le granit choisi pour revêtir les espaces de circulation sera une

véritable indication pour le conducteur qui saura ainsi qu'il entre sur une voie de circulation particulière (**zone 20 Km/h**).

De même, le mobilier urbain a été sélectionné dans une ligne épurée pour que corbeilles, bancs, bornes,... se fassent oublier à la faveur des constructions historiques et que les mâts soient les plus efficaces en terme d'éclairage et les plus adaptés à l'installation de la vidéo-surveillance.

Enfin, n'oublions pas, dans cette perspective nouvelle, qu'en bien des points, le tronçon semi-piéton de la rue de Paris, rénové grâce à l'OPAH Vieux Bourg lancée en janvier 2009, trouve parfaitement sa place dans l'opération et plus encore en matière de circulation des usagers.

Le piéton au cœur du projet : que ce soit en termes de sécurité, de confort ou de déplacement, le piéton est au cœur de la métamorphose du centre-ville. Commerçant et agréable depuis toujours, ce quartier de Charenton devenait surtout un lieu de passage où la circulation motorisée avait pris largement le pas sur le bien-être des promeneurs.

Bien entendu avec l'opération « Cœur de Ville », il n'est pas question d'interdire la voiture mais simplement de repenser les priorités. Comment, en effet, vouloir flâner, faire les boutiques, discuter au hasard d'une rencontre si les trottoirs sont trop étroits, la circulation dense, les klaxons dans tous leurs états parce que quelqu'un s'est mis en double file.

Pour remédier à ces situations trop souvent constatées et redonner la primauté aux piétons dans ce périmètre, la chaussée de circulation a été réduite à 4 mètres tandis que l'espace piétonnier a été élargi pour atteindre environ 5 mètres de chaque côté. Les trottoirs ont été supprimés et transformés en une plate-forme unique.

De cette manière, les personnes à mobilité réduite n'ont plus de difficultés pour se déplacer et une zone de circulation partagée est désormais instaurée. Ceci signifie concrètement que la vitesse a été limitée à 20 km/h, que le piéton est rendu prioritaire sur le cycliste qui, signalons-le, a à sa disposition une piste dans les 2 sens de circulation, et que le cycliste lui-même est prioritaire sur les véhicules motorisés.

Sans transformer la voiture en persona non grata, ces mutations donnent un cachet historique à cette partie de la ville et permettent aux passants de se déplacer dans un cadre plus agréable, en toute sécurité et d'accéder plus aisément aux commerces. Redynamiser le commerce de proximité. La redynamisation commerciale du centre-ville est également un axe essentiel du projet. Implantés dans un cadre plus convivial, nul doute que les boutiques y ont gagné en fréquentation. De même, l'instauration de nouvelles habitudes en matière de stationnement favorise, elle aussi, l'accès aux commerces.

En effet, afin de faciliter la rotation des véhicules tout en conservant le même nombre de places dans la rue de Paris, la gratuité du stationnement pendant 15 minutes a été mise en place et matérialisée par des bornes arrêt minute.

De plus, pour les personnes devant garer leur véhicule plus longtemps, l'ancien parking Valois situé dans la rue de la Mairie, rebaptisé parking de la Mairie, a perdu son caractère "longue durée" depuis décembre 2012 à la faveur d'un stationnement horaire aux tarifs attractifs (voir encadré). On le voit ce projet a été pensé bien au-delà d'une simple requalification urbanistique, mais bien dans une stratégie plus large de reconquête du centre-ville par les habitants, les commerçants et tous ses usagers.



▲ avant après ▼
Carrefour Croquette/Paris



6/11 : Démarches des Elus locaux :

Courrier de Monsieur Jean Marie BRETILLON, Président de la Communauté de Communes CHARENTON-SAINT MAURICE, Maire de CHARENTON-LE-PONT, Conseiller Général du Val de Marne, au Directeur aux affaires territoriales SNCF, signalant les nuisances sonores et redemandant des améliorations.



VILLE DE CHARENTON-LE-PONT

Le Maire

CAB : DB/12- 183

Charenton-le-Pont, le 7-3 10.2012

Monsieur le Directeur,

J'ai été interpellé par plusieurs de mes concitoyens habitant près des voies de chemin de fer qui traversent Charenton-le-Pont.

Il semblerait qu'à la suite des travaux entrepris Gare de Lyon, de nombreux trains arrivent désormais Gare de Bercy. Ces trains (TER, TEOZ, BOURGOGNE,...) utilisent les deux voies ferrées qui longent la rue Saint-Pierre.

Or, il s'avère que ces voies sont très anciennes. De ce fait, les trains qui les empruntent sont particulièrement bruyants et les riverains se plaignent de nuisances sonores jusqu'à 2h du matin. De la même façon, les TGV et autres matériels ferroviaires qui utilisent la voie centrale sont également beaucoup plus bruyants que par le passé aux dires des habitants, par exemple de part et d'autre de la rue Victor Hugo.

Certes, ceux-ci m'indiquent avoir acquis ou loué un appartement dans ce secteur en connaissance de cause. Les nuisances existaient mais leur apparaissaient supportables, ce qui ne semble plus le cas depuis un an ou deux, d'autant que le trafic a considérablement augmenté.

Des solutions existent pour diminuer le bruit, en particulier sur les aiguillages, et je vous serai reconnaissant de m'indiquer ce que la SNCF compte faire dans ce quartier de Charenton à la fois résidentiel et pourtant particulièrement exposé aux nuisances ferroviaires.

En vous remerciant par avance de l'attention que vous réserverez à ma demande et dans l'attente de vous lire, je vous prie de croire, Monsieur le Directeur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

La voie Paris province a été totalement refaite il y a 2 ans et les conséquences sont très sensibles quant aux nuisances sonores ! plus de confort pour tous !

Jean-Marie BRETILLON
Conseiller général du Val de Marne

Monsieur Bruno MAURY
Directeur aux affaires territoriales
SNCF
DIRECTION REGIONALE DE PARIS SUD EST
41 place Louis Armand
75571 PARIS CEDEX 12

Courrier du Conseil Régional d'Ile de France adressé à Monsieur Jean Marie BRETILLON, Président de la Communauté de Communes CHARENTON-SAINT MAURICE, Maire de CHARENTON-LE-PONT, Conseiller Général du Val de Marne concernant les protections acoustiques le long de l'autoroute A4.



Conseil régional

Le président

*J. Vignon
D. Souch
D. Rogez-Vien*



Paris, le 13 NOV. 2012

Dossier suivi par : Corinne MONTMORY
Tél : 01 53 85 65 71

Réf : DTR/AD/SDV/DCM/MP/N- 450

Monsieur Jean-Marie BRETILLON
Maire
Hôtel de Ville
48, rue de Paris
94220 CHARENTON-LE-PONT

Objet : Protections acoustiques le long de l'autoroute A4 à Charenton-le-Pont

Monsieur le Maire,

Vous m'avez interpellé sur l'engagement de la Région concernant la réalisation de protections acoustiques le long de l'autoroute A4 à Charenton.

Comme vous le savez, la Région est très soucieuse de la qualité de vie des franciliens et s'est impliquée depuis plusieurs années dans la lutte contre les nuisances subies par nos concitoyens. En février 2012, l'adoption par les élus régionaux d'un nouveau dispositif cadre relatif à la lutte contre le bruit des infrastructures routières, adossé au Plan régional en faveur de la mobilité durable (PRMD), a confirmé l'intérêt de la Région pour cette question.

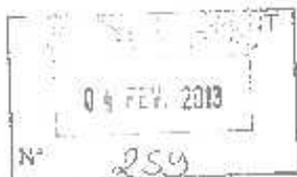
Dans le cadre du PRMD, une liste limitative d'opérations éligibles à une intervention régionale pour la réalisation de protections phoniques sur le réseau routier national a été établie. Cette liste concerne les 10 points noirs de bruit routier que l'Etat s'est engagé à résorber prioritairement d'ici 2020. L'autoroute A4 sur sa section charentonnaise y figure, et de ce fait, est éligible à une intervention de la Région à l'horizon 2020.

Conseil régional
83, rue Barbet de Jouy 75700 Paris
Tél : 01 58 85 53 86
www.iledefrance.fr

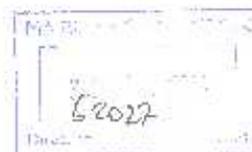
REPUBLIQUE FRANÇAISE

Handwritten notes and stamps at the bottom right of the page.

Courrier de la Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France adressé à Monsieur Jean Marie BRETILLON, Président de la Communauté de Communes CHARENTON-SAINT MAURICE, Maire de CHARENTON-LE-PONT, Conseiller Général du Val de Marne concernant l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement dans le département du Val-de-Marne.



Mars



PREFET DU VAL DE MARNE

Direction régionale et interdépartementale
de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France

Créteil, le 22 JAN. 2013

Unité territoriale du Val de Marne

Le Préfet du Val de Marne

Service de l'environnement et de la réglementation de
l'urbanisme

à

PEE Risques, Environnement et Nuisances

Monsieur le Président de la Communauté de
Communes Charenton-Saint-Maurice
11 rue de Valmy
94220 CHARENTON-LE-PONT

42 454
Affaire suivie par : Yvan COLLINET
Tél. 01 49 80 21 81 - Fax : 01 49 80 23 25

Objet : Première échéance de réalisation des cartes de bruit et des
plans de prévention du bruit dans l'environnement dans le
département du Val-de-Marne

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit l'élaboration de cartes de bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

La transcription dans le code de l'environnement aux articles L.572-1 à L.572-11, précise que les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement sont établis par le représentant de l'Etat pour les infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires dont les caractéristiques sont fixées en Conseil d'Etat et par les communes ou les établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. Ces documents devaient être publiés au plus tard le 30 juin 2007 s'agissant des cartes de bruit et au plus tard le 18 juillet 2008 concernant les PPBE.

L'Etat a arrêté et publié la carte stratégique de bruit relative aux infrastructures routières présentant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, par arrêté préfectoral du 3 juin 2009, modifié par l'arrêté du 17 novembre 2009, ainsi que la carte stratégique de bruit relative aux infrastructures ferroviaires présentant un trafic annuel supérieur à 60 000 passages de trains, par arrêté préfectoral du 6 octobre 2010. Ces cartes stratégiques de bruit sont publiées sur le « portail internet de l'Etat ». Le projet de PPBE de l'Etat est soumis, depuis le 15 novembre 2012 et jusqu'au 15 janvier 2013 à la consultation du public. L'approbation de ce plan est envisagée pour le début de l'année 2013.

La première réunion du « comité départemental de suivi des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement », à laquelle votre EPCI a été invité, s'est tenue le 14 mars 2012 à la préfecture du Val-de-Marne. Un point d'avancement concernant l'élaboration des cartes de bruit et du PPBE de l'Etat a été exposé. Lors de cette réunion,

Dr BRETILLON
Président CC
2013

les obligations réglementaires incombant aux Collectivités Territoriales pour la réalisation de leurs cartes de bruit et de leurs PPBE, ont également été rappelées.

Le territoire de votre communauté de communes fait partie de l'agglomération parisienne qui compte plus de 250 000 habitants, et doit à ce titre, faire l'objet d'une carte de bruit et d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement. Vous avez réalisé et publié sur internet votre carte stratégique de bruit, et il convient maintenant, conformément aux dispositions des articles L.572-6 à L.572-10 du code de l'environnement, de réaliser et de publier le plus rapidement possible votre PPBE.

En effet, le 14 octobre 2011, la Commission Européenne a annoncé le lancement d'une procédure pré-contentieuse contre la France sur l'application de la directive précitée. Les retards importants, constatés pour l'application de cette directive, exposent désormais la France à des sanctions européennes pouvant se traduire par d'importantes pénalités financières.

Aussi, je vous demande de me transmettre, avant la fin février 2013, l'échéancier que vous prévoyez pour la réalisation de votre plan de prévention du bruit dans l'environnement, notamment la date à laquelle vous pensez qu'il pourra être approuvé et publié.

Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général,

Christian ROCK

Courrier de Monsieur Jean Marie BRETILLON, Président de la Communauté de Communes CHARENTON-SAINT MAURICE, Maire de CHARENTON-LE-PONT, Conseiller Général du Val de Marne adressé à Monsieur le Préfet du Val-de-Marne concernant l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement dans le département du Val-de-Marne.



SERVICE AMENAGEMENT ET URBANISME

JMB/DR/2013

Monsieur le Préfet du Val-de-Marne
DRIEA-Service de l'environnement et de
la réglementation de l'urbanisme
21-29 avenue du Général de Gaulle
94038 CRETEIL CEDEX

Charenton-le-Pont le 26 février 2013,

Monsieur le Préfet,

J'ai pris connaissance avec attention de votre courrier en date du 22 janvier 2013 relatif à l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement dans le département du Val-de-Marne.

Je vous informe que ce document est en cours de rédaction au sein de mes services.

Le calendrier prévisionnel est le suivant :

- Mai-Juin 2013 : mise à disposition du public
- Septembre 2013 : approbation par le Conseil Communautaire.

Mes services sont à votre disposition pour toute précision complémentaire (Monsieur Alain BELHOUT : 01 46 76 47 25).

Je vous prie de croire, Monsieur le Préfet, à l'assurance de ma sincère considération.

Jean-Marie BRETILLON

Président de la Communauté de Communes
Charenton-Saint Maurice

6/12 - Les actions concrètes

La Communauté de communes Charenton-Saint Maurice subit comme cela a été démontré dans le Présent Plan de Prévention, de lourdes nuisances sonores. Ces nuisances sont dues en grande majorité aux infrastructures ; fer et routes, sur cela, la Communauté de Communes n'a pas compétence pour agir sur la réduction du bruit, elle n'est que force de proposition. Malgré cela, des mesures sont envisagées au niveau local afin d'agir :

MESURES PRÉVUES POUR LES ANNÉES À VENIR

La Communauté de Communes met en place un ensemble d'actions s'étalant sur plusieurs années. Celles-ci comportent les mesures concernant le PPBE, mais également des mesures concernant les difficultés rencontrées qui ne relèvent pas directement de l'application de la directive européenne. Ces actions sont récapitulées dans la liste ci-après. Elles constituent la partie opérationnelle du plan de prévention du bruit dans l'environnement :

- 1 - ACTIONS D'AMELIORATION DU PATRIMOINE BÂTI COMMUNAL
- 2 - CAHIER DES CHARGES ACOUSTIQUE DU MATERIEL COMMUNAL
- 3 - ETUDES ACOUSTIQUES LORS DE LA CONCEPTION DES BÂTIMENTS
- 4 - ARRÊTE MUNICIPAL DE BRUIT
- 5 - GESTION DES PLAINTES
- 6 - DEMARCHE EXPERIMENTALE SUR L'INTEGRATION D'UN FACTEUR BRUIT DANS LE PLU
- 7 - ACTIONS TECHNIQUES SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC COMMUNAL
- 8 - BRUIT ET CIRCULATION
- 9 - SENSIBILISATION EN MILIEU SCOLAIRE
- 10 - EXPOSITION BRUIT
- 11 - CREATION DE ZONES 30
- 12 - CREATION DE ZONES DE RENCONTRE

Afin de piloter et de suivre la mise en place et l'exécution de ces fiches, un comité technique devra être créé, il sera composé d'agents des collectivités issues des matières visées dans les fiches actions, comme : la voirie, les bâtiments, l'urbanisme, l'hygiène, la sécurité civile et publique et toutes personnes se sentant concernées élus et fonctionnaires.



ACTION N°1

ACTIONS D'AMELIORATION DU PATRIMOINE BÂTI COMMUNAL

Descriptif de l'action :

Les actions d'amélioration de l'existant sont à définir à partir de l'analyse des outils d'évaluation quantitatifs et qualitatifs.

1) Constat quantitatif :

Un constat quantitatif (mesures acoustiques) concernant tous les aspects de l'acoustique sera réalisé sur le bâti communal cité dans le constat qualitatif.

On retiendra prioritairement les bâtiments suivants :

- Bâtiments sportifs : Piscine municipale
- Cantines municipales, crèches, écoles : un constat global sur l'ensemble des cantines, crèches, écoles permet d'en connaître la qualité acoustique et de hiérarchiser les interventions nécessaires.

Ces prestations seront externalisées et pilotées par le service Bâtiment de chaque collectivité sous réserve du financement de ces prestations..

2) Études acoustiques :

Pour les bâtiments publics dont le constat quantifié, confirmerait les nuisances, il conviendra de faire réaliser les études nécessaires visant à la préconisation de solutions techniques et à l'optimisation des travaux correctifs (en termes d'efficacité et de coût).

3) Travaux correctifs :

Enfin un suivi des travaux sera réalisé par le bureau d'études qui a réalisé ces études.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°2

CAHIER DES CHARGES ACOUSTIQUE DU MATERIEL COMMUNAL

Contexte :

En 2007, les souffleuses ont été supprimées pour le nettoyage des voiries par le service propreté, mais restent néanmoins utilisées par le service des espaces verts lors de la période automnale pour le ramassage des feuilles ainsi que par la société en charge du nettoyage des collectivités. Cette démarche a été réalisée titre préventif et pour répondre à d'éventuelles plaintes pour nuisances sonores.

Descriptif de l'action :

Cette action est destinée à « acheter du matériel plus silencieux ». Elle n'a pas pour objet de remplacer les véhicules ou matériels et équipements existants, mais concerne le renouvellement prévu ou l'achat d'équipements neufs.

La Communauté de communes intégrera dans ses marchés de fournitures de matériel générant des nuisances sonores (tondeuses, véhicules de nettoyage, bennes à ordures ménagères, mobilier des établissements scolaires, ...) des clauses visant à réduire le bruit généré par ces machines.

Chaque cahier des charges précisera les niveaux sonores à ne pas dépasser par les équipements ou matériels en fonctionnement, pour protéger à la fois les utilisateurs, et les riverains.

Ces niveaux seront déterminés à partir de la réglementation en vigueur si elle existe. Dans le cas contraire, les niveaux limites seront définis de manière réaliste, en collaboration éventuelle avec les fabricants de matériels en vue de faire avancer les progrès en termes de niveaux sonores.

Il est à considérer que le renouvellement des véhicules pourra favoriser l'énergie électrique, moins bruyante, et moins polluante d'une manière générale.

Ramassage du verre :

La commune reprendra une réflexion sur les horaires dans l'idée de minimiser les gênes sonores.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°3

ETUDES ACOUSTIQUES A LA CONCEPTION DES BÂTIMENTS

Contexte :

La Communauté de communes tend à mettre en œuvre une démarche HQE pour chaque nouveau projet de construction de bâtiment intercommunal.

Descriptif de l'action :

Pour montrer tout l'intérêt qu'elle apporte à "construire silencieux", la Communauté de communes s'engage à poursuivre ses efforts pour faire réaliser une étude acoustique spécifique pour toute construction nouvelle ou pour toute réhabilitation susceptible d'entraîner une nuisance acoustique à l'extérieur, ou des dysfonctionnements intérieurs liés à l'acoustique.

Dans le cadre des démarches HQE retenues aujourd'hui pour tous les nouveaux projets, les villes veilleront à la pertinence d'insister ou non (niveaux Base, Performant, ou Très Performant) sur les cibles liées à l'acoustique.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifie les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°4

ARRÊTE MUNICIPAL DE BRUIT

Contexte :

La Communauté de communes a rédigé un arrêté municipal relatif à la lutte contre le bruit en 1998. Cependant, la réglementation ayant évolué la rédaction d'un nouvel arrêté s'impose de manière à répondre de façon pertinente et adaptée aux nuisances sonores actuelles.

Descriptif de l'action :

La ville de Charenton s'est engagée en 2013 à réactualiser son ancien arrêté portant sur le bruit en tenant compte des nouvelles réglementations ainsi que les grandes lignes du Code de la Santé Publique.

La Communauté de communes poursuivra la diffusion de ces arrêtés municipaux relatifs à la lutte contre le bruit par l'intermédiaire de panneaux d'informations, des sites Internet des Villes respectives ou en rappelant les grands principes dans leurs journaux municipaux.

Ces actions de communication, permettront ainsi aux habitants de Charenton-Saint Maurice de connaître leurs droits et leurs devoirs aux Polices Municipales de verbaliser les infractions liées à ces nuisances.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifie les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°5

GESTION DES PLAINTES

Descriptif de l'action :

- 1) Coordination entre le Service Communal d'Hygiène et de Santé, la Cellule Réglementaire, la Police Municipale et la Police Nationale :

Une coordination étroite est indispensable entre ces quatre entités, essentiellement pour les bruits routiers et de voisinage.

Il s'agira de mener simultanément des actions de prévention et de répression (ex : contrôle des niveaux sonores des véhicules, avec "avertissement" lors de manifestations environnementales et sanction dans les autres cas). Les horaires d'intervention seront pris en compte.

On pourra par exemple continuer à traiter les aspects bâtiments et activités (équipements techniques), hors ICPE, au sein de la cellule réglementaire, ainsi que les problèmes de comportement et voisinage, parallèlement aux interventions des polices. Il s'agira de clarifier les rôles et missions de chaque structure selon la typologie de bruit.

- 2) Procédure de traitement des plaintes :

La procédure d'instruction des plaintes bruit sera rédigée par le service hygiène, la cellule réglementaire ou les polices en charge du traitement des plaintes.

Elle sera largement diffusée afin que les habitants aient connaissance des procédures à suivre en cas de gênes liées au bruit, ainsi que la structure à contacter.

Elle sera progressive, par exemple :

1. action directe du plaignant vers l'auteur du trouble ;
2. action amiable avec l'aide de la mairie, éventuellement en faisant intervenir la commission de conciliation lorsque cela est possible ;
3. si besoin, action envers l'institution administrative publique concernée ;
4. si besoin, action envers la police ;
5. enfin seulement, appel à la justice.

Cette procédure accordera la plus large place à l'aspect amiable et progressif de la "plainte" bruit. En effet, les actions de règlement à l'amiable ou avec médiation de la mairie, c'est-à-dire les actions locales, permettent de résoudre en moyenne deux plaintes sur trois.

- 3) Tableau de bord de suivi des plaintes :

Il conviendra d'étudier l'opportunité de créer un tableau de bord dont le gestionnaire sera à définir (Service Hygiène, Cellule Réglementaire ou Police Municipale). Il sera mis à jour de manière trimestrielle et sera présenté au groupe thématique du Bruit à chaque réunion.

Celui-ci aura pour objectif de rassembler l'ensemble des doléances arrivant à la Police Municipale, à la Police Nationale, aux conciliateurs de justice, au procureur ainsi qu'aux différents services de la Mairie. Il permettra d'appréhender la nuisance à partir des plaintes (non anonymes) et d'évaluer l'efficacité d'un Plan de lutte contre le bruit.

ACTION N°6

DEMARCHE EXPERIMENTALE SUR L'INTEGRATION D'UN FACTEUR BRUIT DANS LE PLU

Descriptif de l'action :

Intégration du facteur bruit dans le volet descriptif PLU :

Il pourrait être opportun de profiter de ce PPBE pour intégrer le facteur bruit à l'ensemble des documents et procédures d'urbanisme, et en particulier aux démarches futures de modification ou de révision du PLU de la communauté de communes, sous réserve du respect de l'indépendance des réglementations en vigueur.

En particulier, les façades des bâtiments nouvellement construits en bordure des voies routières de plus de 5 000 véhicules/jour pourraient présenter un isolement de façade conforme à la réglementation en vigueur (arrêté du 30 mai 1996), selon le classement sonore.

Par ailleurs, concernant l'intégration réelle du facteur bruit dans le PLU, il pourra être envisagé de faire appel à une expertise réglementaire afin d'étudier les possibilités juridiques.

Le présent plan d'actions sera donc porté à la connaissance des services d'urbanisme de la ville, pour une éventuelle prise en compte, et contribution au PLU, sous réserve des règlements applicables.

De plus, l'on tendra vers une information sur les caractéristiques sonores de l'environnement de chaque projet (cartes de bruit en particulier), accompagnée d'orientations relatives à l'acoustique du projet (choix d'une zone d'implantation judicieuse, disposition des bâtiments et accès, orientation des locaux, nécessité d'une étude acoustique...)

Ces éléments renvoient à une notice bruit éventuelle spécifique à chaque projet, à produire par le porteur de projet.

Cette disposition est celle qui présente, sur le long terme, le plus grand intérêt, afin de s'assurer que tout projet significatif fera l'objet d'une protection initiale optimale (protection du projet vis-à-vis de son environnement et protection de l'environnement du projet). Ceci permet d'éviter les éventuelles mesures correctives ultérieures.

Cette démarche volontaire et expérimentale ne pourra être engagée qu'en partenariat (forme, contenu) avec chacune des villes et le service compétent de la DDE 94. De plus, elle devra mobiliser tous les services compétents dans une logique transversale.

Ces deux démarches seront rendues possibles sous réserve de la capitalisation d'expériences d'autres collectivités et/ou d'une analyse critique.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°7

ACTIONS TECHNIQUES SUR LA VOIRIE ET L'ESPACE PUBLIC COMMUNAL

Descriptif de l'action :

Cette action est relative à la rénovation des revêtements de chaussée. L'état de certaines voies présentant des surfaces irrégulières devra être vérifié de façon plus fréquente.

D'autres voies sont pavées pour des raisons esthétiques ; une réflexion sera menée sur les compromis à adopter (acoustique/esthétisme) en fonction des différentes configurations.

Le service Infrastructures étudiera les moyens techniques qu'il est possible d'utiliser pour apporter des améliorations, même mineures, aux nuisances sonores dues à la circulation sur les voies communales, et en particulier à celles relevées lors du constat qualitatif.

Ces moyens peuvent concerner notamment les caractéristiques des revêtements routiers, la localisation et la coordination de feux tricolores, l'organisation de carrefours, etc. Les aménagements à éviter seront répertoriés.

On distinguera les requalifications de voiries des interventions ponctuelles (ralentisseurs) qui nécessitent également la prise en compte des aspects acoustiques.

Les solutions techniques pourront être débattues sur la base des indications présentées dans le « Guide pour l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement » de l'ADEME.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N° 8

BRUIT ET CIRCULATION

Contexte :

La communauté de communes étudiera le projet de mettre en cohérence tant les vitesses de circulation que les modes de stationnement dans les différents quartiers du territoire.

Descriptif de l'action :

La communauté de communes prendra toutes les mesures nécessaires à la réduction des nuisances sonores résultant du trafic routier. Ceci concerne les points suivants :

- Limitation de la vitesse dans certaines rues et en particulier celles mises en évidence par les cartes de bruit stratégiques ;
- Renforcement de la signalisation des stationnements autorisés et de la répression des infractions concernant le stationnement ;
- Prise en compte de la problématique bruit dans la gestion du stationnement des véhicules : rationalisation et mise en cohérence des modalités de stationnement (ex : projet de rationalisation du stationnement dans la voie semi piétonne à Charenton).

Les autres effets bénéfiques :

- diminution des consommations et des émissions de CO2,
- amélioration de la sécurité routière,
- impact positif sur la qualité de l'air, à condition de maintenir une bonne fluidité du trafic.

Effet positif sur la valeur immobilière pour les zones riveraines :

En réduisant la vitesse, des zones riveraines délaissées en raison des nuisances qu'elles subissent peuvent retrouver une attractivité résidentielle et économique.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°9

SENSIBILISATION EN MILIEU SCOLAIRE

Le jeune public de notre communauté de communes pourrait être sensibilisé au bruit par le biais d'une animation spécifique intégrée au plan d'éducation au développement durable.

L'ensemble des aspects du bruit pourra être abordé : généralités sur le bruit, la mesure du bruit, bruit et santé, les bruits de comportement, etc..

Des animatrices ayant reçu une formation adaptée pourront sensibiliser les enfants dans les écoles primaires (CM1 – CM2) ainsi que dans les centres de loisirs, avec l'accord des directeurs d'établissement et avec la collaboration des enseignants.

Cette action s'appuie sur un matériel pédagogique (brochure, maquette d'oreille, panneaux d'exposition mobiles disponible auprès de l'A.R.S.94) adapté au public et au contexte de notre territoire.

Les Polices Municipales et la Cellule réglementaire pourront se charger de mettre en œuvre ces applications en lien avec les acteurs concernés.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°10

EXPOSITION BRUIT

Descriptif de l'action :

Une exposition sur le thème du bruit d'une manière générale, ou plus spécifiquement sur le Plan Bruit de la communauté de communes sera organisée sur le territoire au moment du lancement de la campagne correspondante ; celle-ci pourra être itinérante dans les différents quartiers.

Des panneaux d'exposition mobiles pourront être utilisés dans les établissements scolaires. Des panneaux d'information sur le thème du bruit sont également disponibles à la location au CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit).

Le Plan de lutte contre le bruit de la communauté de communes sera intégré à l'Agenda local de la communauté de communes et adoptera la charte graphique de celui-ci pour être mieux identifiés par les Charentonnais et les Mauriciens.

Indicateur de suivi :

Le groupe thématique vérifiera les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

ACTION N°11

CREATION DE ZONES 30

Descriptif de l'action :

La « zone 30 » est une section ou un ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. « Article R. 110-2 du C.R ».

La zone 30 est un espace public où l'on cherche à instaurer un équilibre entre les pratiques de la vie locale et la fonction circulatoire en abaissant la vitesse maximale autorisée pour les véhicules. Ceci doit aider au développement de l'usage de la marche en facilitant les traversées pour les piétons et l'usage du vélo en favorisant la cohabitation des vélos avec les véhicules motorisés sur la chaussée. Un véhicule qui roule à 30 km/h nécessite une distance de 13 mètres environ pour s'arrêter en cas d'urgence. C'est en raison de cette faible vitesse des véhicules qu'une cohabitation dans de bonnes conditions de sécurité est possible entre les véhicules motorisés et les vélos sur la même chaussée.

Elle permet également aux piétons de traverser la voie en tout point, dès lors qu'ils se situent à plus de 50 mètres du passage piéton le plus proche. Une conséquence de l'abaissement des vitesses, c'est d'agir directement sur les niveaux sonores. La réduction des vitesses de 20 kilomètre /heures abaisse les niveaux sonores de- 2,5 dB(A) sur du revêtement peu bruyant, - 3,4dB(A) sur du revêtement standard, - 3,9dB(A) sur du revêtement bruyant.

Ainsi, réduire de 20 km/h la vitesse de circulation sur une voirie urbaine dotée d'un revêtement standard (passer de 70 à 50 km/h ou de 50 à 30 km/h) permet de baisser de l'ordre de 3 dB(A) le bruit aux abords de l'infrastructure, ce qui représente une amélioration perceptible de l'environnement sonore pour les riverains et passants. Cela représente un gain similaire à ce qui pourrait être obtenu en divisant par deux le volume de circulation.

Aussi, la Ville de Charenton-le-Pont a mis en place depuis septembre 2013 une réduction de vitesse à 30 km/h sur l'ensemble de son territoire (à l'exception de 2 grandes voies de circulation : le Quai des Carrières et le Quai de Bercy).

De son côté, la Ville de Saint-Maurice a aménagé ces dernières années sur plusieurs quartiers des zones 30 et souhaite poursuivre cette réflexion.

Indicateur de suivi :

Le Comité Technique vérifie les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.



ACTION N°12

CREATION DE ZONES DE RENCONTRE

Descriptif de l'action :

Si le but principal de la création d'une zone de rencontre est d'accroître la sécurité des usagers et de favoriser la convivialité, l'impact que produit ce type d'aménagement sur les nuisances sonores en agglomération est significatif, le simple fait de diminuer la vitesse (20 km/h) abaisse automatiquement les niveaux sonores. Voir détail sur la fiche n°15 ou en annexe agir sur le bruit routier.

En agglomération, les zones de rencontre cherchent à faire cohabiter de manière apaisée dans un même espace les piétons et les véhicules, mais également à permettre le développement de la vie locale. Elles existent depuis plusieurs années en Suisse et en Belgique. Le décret n° 2008-754 du 30 juillet 2008 a introduit les zones de rencontre dans le droit français.

Définition de la zone de rencontre qui est parfois appelée injustement « zone 20 » :

« Section ou ensemble de sections de voies en agglomération constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée sans y stationner et bénéficient de la priorité sur les véhicules. La vitesse des véhicules y est limitée à 20 km/h. Toutes les chaussées sont à double-sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. » (article R 110-2 du code de la route).

A Charenton, le réaménagement du Cœur de Ville a été l'occasion de requalifier une partie de ses espaces en zone de rencontre.

Indicateur de suivi :

Le Comité Technique vérifie les améliorations à l'aide des constats qualitatifs et quantitatifs.

