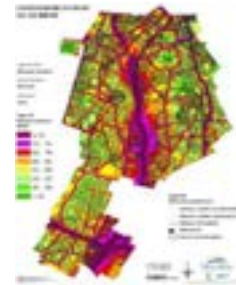




# Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre (94)

Etude réalisée pour le compte de :

**LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE VAL DE BIEVRE**



#### **Intervenants**

Céline BOUTIN  
Raphaël GUERRA  
Aude DAVID  
Josselin GIRAUD

#### **SOLDATA ACOUSTIC**

Campus de la Doua 66, bd Niels Bohr - BP 52132 - 69603 VILLEURBANNE CEDEX - FRANCE  
Tél. : 33 (0)4 72 69 01 22 - Fax : 33 (0)4 72 44 04 03  
[www.soldata-acoustic.com](http://www.soldata-acoustic.com)

#### **AGENCE PARIS**

Parc de l'Île - 21 rue du Port  
92022 NANTERRE Cedex  
Tél : 33 (0)1 41 44 85 00  
Fax : 33 (0)1 41 44 85 11

## Sommaire

<b>1. Introduction .....</b>	<b>4</b>
<b>2. Résumé non technique .....</b>	<b>5</b>
<b>3. Le Contexte réglementaire.....</b>	<b>8</b>
<b>4. Contexte local.....</b>	<b>10</b>
4.1 Présentation du territoire.....	10
4.2 Méthode d'élaboration du PPBE.....	15
<b>5. Identification des enjeux .....</b>	<b>18</b>
5.1 Synthèse des résultats de la cartographie du bruit.....	18
5.2 Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire.....	26
5.3 Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes .....	30
5.4 Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver .....	37
<b>6. Plan d'actions.....</b>	<b>41</b>
6.1 Orientations stratégiques du territoire.....	41
6.2 Objectifs pour le territoire .....	48
6.3 Recensement des actions passées et programmées sur le territoire.....	48
6.4 Programme d'actions pour les 5 ans à venir : .....	59
<b>7. Suivi et implications du plan d'actions.....</b>	<b>92</b>
7.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées .....	92
7.2 Suivi du plan d'action .....	92
7.3 Mise en cohérence des outils .....	92
<i>Annexe 1. Cartes des PNB Etat .....</i>	<i>93</i>
<i>Annexe 2. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires.....</i>	<i>105</i>
<i>Annexe 3. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores .....</i>	<i>107</i>
<i>Annexe 4. Echanges avec gestionnaires d'infrastructures.....</i>	<i>113</i>

<i>Planche 1 - Projets d'aménagements .....</i>	<i>14</i>
<i>Planche 2 - Carte stratégique du bruit – Bruit cumulé – Indicateur Lden (24h) .....</i>	<i>19</i>
<i>Planche 3 - Carte stratégique du bruit – Bruit cumulé – Indicateur Ln (22h-6h).....</i>	<i>20</i>
<i>Planche 4 - Carte des valeurs limites – Bruit routier – Indicateur Lden (24h).....</i>	<i>21</i>
<i>Planche 5 - Carte des valeurs limites – Bruit routier – Indicateur Ln (22h-6h) .....</i>	<i>22</i>
<i>Planche 6 - Carte des valeurs limites – Bruit ferroviaire – Indicateur Lden (24h).....</i>	<i>23</i>
<i>Planche 7 - Carte des valeurs limites – Bruit ferroviaire – Indicateur Ln (22h-6h).....</i>	<i>24</i>
<i>Planche 8 - Indices agrégés au bâtiment selon la méthode Bruitparif .....</i>	<i>32</i>
<i>Planche 9 - Zones à enjeux bruyantes à l'échelle de la CAVB .....</i>	<i>33</i>
<i>Planche 10 - Carte des zones calmes de la CAVB .....</i>	<i>39</i>
<i>Planche 11 - Synthèse des zones à enjeux .....</i>	<i>58</i>

## 1. Introduction

---

L'agglomération de Val de Bièvre est située en proximité de Paris et en plein de cœur de la zone urbaine dense. Les contours de l'agglomération sont délimités par le périphérique au Nord, la nationale 20 à l'Ouest (rebaptisée RD 920), la nationale 7 à l'Est (rebaptisée RD 7), l'autoroute A 86 au sud, sans oublier l'autoroute A6 qui traverse le territoire en plein centre avec ses deux branches (A6a et A6b).

Au-delà des fractures urbaines que cela provoque, ces infrastructures de voirie génèrent des pollutions et du bruit qui fragilise le cadre de vie des habitants.

Le bruit représente une gêne très marquée pour les populations du Val de Bièvre et plus généralement pour l'ensemble des franciliens. Parmi les atteintes à la qualité de vie, le bruit constitue la première nuisance citée. Sur le Val de Bièvre le bruit provient principalement des infrastructures routières, autoroutière et des voies ferrées (RER B). Le survol d'avions ou d'hélicoptères peut aussi se révéler gênant pour les populations, même si aucun plan réglementaire n'est défini sur le territoire.

Le Plan de Prévention du Bruit a été élaboré dans une démarche partenariale avec les différents gestionnaires de voirie et les associations identifiées sur le territoire œuvrant pour la réduction du bruit. Ce plan fait suite au diagnostic sonore réalisé sur l'ensemble de l'agglomération et il planifie les actions pour les 5 ans à venir. Des zones calmes sont aussi identifiées afin de préserver des espaces de ressourcement pour les habitants de nos villes (parcs, jardins, quartiers éloignées des routes ...).

Enfin, ce plan s'inscrit en cohérence avec les projets de territoire du Grand Paris Express et du Contrat de développement territorial (CDT) Sciences et Santé. Amené à évoluer, le PPBE soutiendra les démarches engagées par ces stratégies de territoire et notamment comme le prévoit le CDT par une insertion urbaine de l'autoroute A6 et de réduction des nuisances.

## 2. Résumé non technique

---

Ce document constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée en 2009.

Les cartes de bruit stratégiques de l'agglomération du val de Bièvre ont été arrêtées par délibération du Conseil Communautaire lors de sa séance du 8 juin 2009. Le bureau communautaire du 21 mai 2012 a validé la démarche d'élaboration du PPBE.

Les trois principaux objectifs du PPBE sont les suivants :

- Réduire le bruit dans les zones les plus critiques ci-après dénommées « zones à enjeux ».
- Prévenir et anticiper les nuisances sonores lors des projets d'aménagements futurs.
- Préserver les endroits remarquables ci-après dénommés « zones calmes ».

L'élaboration du PPBE a fait l'objet d'une concertation avec les communes et les représentations des gestionnaires d'infrastructures lors des différents comités techniques et de pilotage.

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

La réalisation du projet de PPBE a pris appui sur :

- **Les éléments de diagnostic issus de la cartographie** de l'environnement sonore, et des mesures de bruit réalisées sur le territoire.
- **Les informations relatives aux Points Noirs de Bruit** sur le réseau routier et ferroviaire : 245 bâtiments d'habitations ont été identifiés comme Points Noirs bruit le long des autoroutes A6, et A86 soit une population estimée de 3 159 habitants. 12 bâtiments d'habitations ont été identifiés comme Points Noirs bruit le long du RER B (Gentilly, Arcueil, Cachan) soit une population estimée de 61 habitants.
- **L'identification et la hiérarchisation des zones de dépassements** : 35 zones à enjeux ont été identifiées sur le territoire (zones présentant à la fois un dépassement des seuils de bruit réglementaire et une densité de population importante) dont 28 zones pour lesquelles la source de bruit est une infrastructure de gestion non communautaire.
- **La détermination des zones calmes.** Au-delà d'être des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit (inférieur à 55 dB) ces espaces définis comme zones calmes ont des fonctions de ressourcement, de bien-être et de lieux de loisirs pour les populations.
- **La prise en compte des projets d'aménagements** : certains espaces en cours d'aménagement (Jardin Panoramique à Cachan, Promenade des berges de l'A6 à Gentilly et Arcueil) situés le long de l'A6 ne répondant pas de part leur situation au critère acoustique qui définit une zone calme mais qui feront l'objet d'une ouverture au public ont été classés en zones dites « à protéger ».
- **La connaissance des actions engagées et prévues** en matière de réduction du bruit par la CAVB, les communes et ses partenaires, par le biais d'une consultation, d'échanges, et des éléments figurant dans leur projet de PPBE pour l'Etat.
- **Les orientations stratégiques** portées par les documents stratégiques du territoire (PDU IF, PLH, PDL, PADD des communes).

Comme le prévoit les textes, le PPBE présente l'ensemble des actions réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir, recueillies auprès de l'ensemble des acteurs du territoire : les 7 communes, les associations de riverains du territoire, les gestionnaires d'infrastructures, et la communauté d'agglomération. Par ailleurs, afin de répondre aux 3 objectifs principaux du PPBE et comme suite aux éléments de diagnostic établis, la communauté d'agglomération du val de Bièvre et ses communes ont défini un **programme de 30 actions nouvelles**, qui seront engagées pour les 5 prochaines années. Elles sont décrites dans le PPBE et listées dans le tableau suivant :

N° Action	Intitulé	Thématique
1	Actions auprès de l'Etat DIR IDF	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires
2	Actions auprès du CG92	
3	Actions auprès de la Ville de Paris	
4	Actions auprès du CG94	
5	Actions auprès de la RATP	Actions d'incitation sur le réseau ferré
6	Actions auprès des bailleurs sociaux	Actions d'incitation sur le patrimoine privé
7	Actions sur les zones dites « A protéger »	Actions d'incitation sur les zones dites « à protéger »
8	Etude acoustique pour les bâtiments publics situés dans les secteurs à enjeux	Actions sur le bâti
9	Coupler systématiquement isolation acoustique et isolation thermique lors des travaux de rénovation de bâtiments publics de gestion communale ou communautaire	
10	Prendre en compte la problématique de l'isolation acoustique dans le cadre du PIG Habitat Dégradé et du CUCS	
11	Réaliser des mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores	Actions de suivi
12	Améliorer la connaissance du trafic sur le territoire	
13	Mettre en place un tableau de bord des plaintes dans les communes	
14	Mettre en place un groupe de travail sur les secteurs à enjeux de gestion CAVB	
15	Rechercher des subventions pour la mise en place des actions du PPBE	
16	Intégrer un volet Bruit aux Cahiers de recommandations environnementales de la CAVB	Actions de prévention URBANISME
17	Prévoir une extension des zones 30	Actions de prévention VOIRIE
18	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération	
19	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire)	
20	Réduire la vitesse par des aménagements spécifiques	Actions de prévention EQUIPEMENTS PUBLICS
21	Intégrer les critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics	
22	Intervenir auprès des autorités compétentes afin que des normes plus strictes soient mises en place pour les 2 roues motorisés	Actions de prévention DIVERS
23	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit	Actions de sensibilisation et de formation
24	Organiser des formations du personnel de la CAVB et des communes sur la thématique bruit	
25	Message incitant la population à utiliser les modes actifs (marché, vélo)	
26	Inciter le Conseil Général du Val de Marne à identifier les 3 parcs départementaux comme zones calmes	Actions de préservation des zones calmes
27	Afficher, informer, sensibiliser à la pérennisation des zones calmes	
28	Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore au sein des zones calmes	
29	Etude sur l'accessibilité des zones calmes	
30	Veiller à l'utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts	

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, fera l'objet d'un suivi régulier de ces actions au cours des 5 ans, et sera actualisé dans 5 ans.

Le présent projet ainsi qu'un registre permettant de noter les observations éventuelles est mis à la disposition du public pour une période de 2 mois du 1<sup>er</sup> octobre au 30 novembre 2013 au siège de l'agglomération du Val de Bièvre et sur son site internet [www.agglo-valdebievre.fr](http://www.agglo-valdebievre.fr), ainsi que dans chacune des 7 mairies de l'agglomération.

A l'issue de la période de consultation, les remarques formulées dans le registre seront analysées, et une note de synthèse exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée sera annexée au PPBE, pour approbation en Conseil Communautaire et publication par voie électronique.

### 3. Le Contexte réglementaire

---

La directive européenne DE22/49/CE du 25 juin 2002 transposée en droit français par la loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 (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).

Cette directive relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, vise à instaurer une approche commune au sein de l'Union Européenne destinée à éviter, prévenir ou réduire la gêne liée à l'exposition au bruit dans les grandes agglomérations.

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.

A cette fin, les grandes agglomérations doivent :

- Déterminer l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une carte stratégique du bruit, et estimer les populations exposées.
- Garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets.
- Adopter un « Plan de prévention du bruit dans l'Environnement » dit PPBE visant à prévenir et réduire le bruit dans l'environnement et à préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante (notion de « zones calmes »).

Ainsi, les unités urbaines de plus de 250 000 habitants 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.

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.

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 au cours des 10 dernières années, afin de fournir une vision globale de la gestion de la problématique sur le territoire.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communautaire.
- 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).



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

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire, ne sont pas visées par la Directive.

Au titre de sa compétence en matière de lutte contre les nuisances sonores, la **communauté d'agglomération du Val de Bièvre**, compétente en matière de lutte contre les nuisances sonores est soumise aux exigences fixées par la directive européenne 2002/49/CE qui définit les bases communautaires de la lutte contre le bruit dans l'environnement et sa transposition en droit français.

Les cartes stratégiques de bruit ont été réalisées en 2009 par l'Observatoire de l'Environnement Sonore (ODES) du Val de Marne puis par BRUITPARIF et approuvées en 2010.

L'agglomération du Val de Bièvre doit maintenant procéder à la seconde étape à savoir l'adoption du PPBE.

Pour permettre la définition d'actions pertinentes et adaptées au territoire de Val de Bièvre, un diagnostic affiné doit être effectué sur la base des cartes de bruit réalisées, d'études techniques complémentaires et d'échanges et consultation avec les gestionnaires d'infrastructures du territoire.

En effet, l'agglomération dont les habitants sont victimes des nuisances liées aux nombreuses infrastructures notamment autoroutières traversant le territoire n'est pas le seul acteur concerné, les gestionnaires de voies potentiellement bruyantes ont un rôle à tenir dans l'élaboration du diagnostic et l'établissement des actions inscrites au PPBE.

Ce diagnostic a pour objectif de faire ressortir les zones les plus exposées, mais également les zones où des projets d'aménagement ont été réalisés et sont prévus. Enfin, pour répondre à l'objectif de préservation des espaces extérieurs de qualité, un chapitre aborde la réflexion relative à la définition des zones calmes, et aux moyens possibles pour les préserver.

Le PPBE contient enfin l'ensemble des mesures réalisées depuis 10 ans et programmées pour les 5 ans à venir, sur le territoire du Val de Bièvre. Un chapitre est dédié aux actions nouvelles qui seront menées d'ici 5 ans par la CAVB pour répondre aux 3 principaux objectifs réglementaires, et contribuer ainsi à une meilleure gestion de l'environnement sonore au niveau du territoire.

## 4. Contexte local

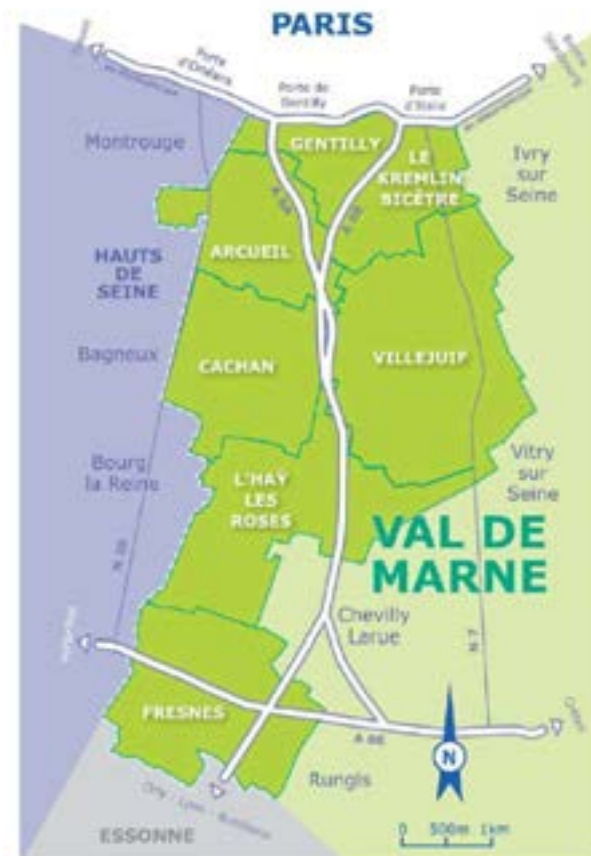
---

### 4.1 Présentation du territoire

---

#### 4.1.1 Situation géographique

---



La Communauté d'agglomération du Val de Bière (CAVB) est un Etablissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI) créé le 1er janvier 2000. **Elle réunit 7 communes** : Arcueil, Cachan, Fresnes, Gentilly, Le Kremlin Bicêtre, l'Hay les Roses, Villejuif. Toutes ces communes sont situées dans le département du Val de Marne.

La Communauté d'agglomération exerce, en étroite collaboration avec les communes membres, diverses compétences opérationnelles et de planification : assainissement, collecte et traitement des ordures ménagères, aménagement, voirie, transport et déplacement, environnement et à ce titre notamment la lutte contre les nuisances, développement économique, habitat, gestion des équipements culturels et nautiques.

#### 4.1.2 Superficie et population

La CAVB, territoire de la petite couronne d'Île de France, s'étend sur 21 km<sup>2</sup>, et compte environ 203 329 habitants (données INSEE 2009).

	Nombre d'habitants	Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )
Arcueil	19 716	8 210
Cachan	28 078	10 070
Fresnes	25 577	7 184
Gentilly	17 612	14 436
L'Hay les Roses	30 154	7 802
Le Kremlin Bicêtre	26 551	16 602
Villejuif	55 641	9 470
<b>TOTAL CAVB</b>	<b>203 329</b>	<b>9 514</b>

Données INSEE 2009

#### 4.1.3 Habitat

Le territoire est marqué par l'habitat collectif (81%), 19% seulement des logements relèvent de l'habitat individuel. Ce taux est néanmoins variable selon les villes.

	Nombre de logements	Appartements (%)	Maisons (%)
Arcueil	9 302	76%	24 %
Cachan	12 354	81 %	19 %
Fresnes	9 976	86 %	14 %
Gentilly	8 475	87 %	13 %
L'Hay les Roses	13 412	75 %	25 %
Le Kremlin Bicêtre	12 814	95 %	5 %
Villejuif	23 825	79 %	21 %
Val de Bièvre	89 552	81 %	19 %

Données 2008

Le parc locatif social représente une part importante de l'habitat, comme le décrit le tableau suivant :

	Nombre de logements sociaux	Nombre de résidences principales (ne comprends pas les résidences secondaires et logements vacants)	% de logement social
Arcueil	4 020	8 733	46 %
Cachan	4 464	11 264	40 %
Fresnes	2 660	9 580	28 %
Gentilly	4 076	7 734	53 %
L'Hay les Roses	2 835	12 523	23 %*
Le Kremlin Bicêtre	4 130	11 419	36 %
Villejuif	7 776	22 738	34 %
Val de Bièvre	29 961	83 996	35 %

Source : DRIHL-UT94 inventaire SRU 1 er janvier 2010

On observe un poids important du parc de logements en résidence principale construits avant 1974 (60%). Le tableau suivant décrit l'ancienneté du parc de logements :

	Antérieur à 1975	De 1975 à 1989	Après 1990
Arcueil	74 %	14 %	12 %
Cachan	70 %	10 %	19 %
Fresnes	80 %	7 %	14 %
Gentilly	71 %	20 %	10 %
L'Hay les Roses	79 %	10 %	11 %
Le Kremlin Bicêtre	56 %	13 %	31 %
Villejuif	71 %	6 %	23 %
Val de Bièvre	60 %	10 %	19 %

#### 4.1.4 Infrastructures

##### Infrastructures routières :

L'agglomération est traversée par de nombreuses infrastructures routières et autoroutières :

- Autoroutes et boulevard périphérique :
  - L'A6 et ses deux branches A6a et A6b traversent en son milieu l'agglomération du Nord au Sud et forme donc une coupure urbaine du territoire.
  - Le boulevard périphérique constitue la limite Nord du Val de Bièvre le long des communes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre.
  - L'A86 traverse la commune de Fresnes au Sud.
- Routes départementales du réseau primaire :
  - L'ancienne RN7, rebaptisée RD7, à l'Est du territoire. Elle est gérée par le CG94.
  - L'ancienne RN20, nommée RD920 et gérée par le CG92, est située à l'Ouest du Val de Bièvre.
- Routes départementales du réseau secondaire et tertiaire :
  - Réseau secondaire : RD126, RD127 selon une direction Nord-Sud. Les RD161, RD148, RD160, RD157, RD154 traversent le territoire selon un axe transversal.
  - Réseau tertiaire : une douzaine de voies départementales de moindre importance.
- Voies communautaires : les communes ont transféré la compétence voirie à la CAVB depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000. On dénombre aujourd'hui 186 km de voies communautaires entretenues par les services de l'agglomération.

##### Infrastructures ferroviaires :

Le RER B dessert le Nord et l'Ouest du Val de Bièvre via 4 gares (Gentilly, Laplace, Arcueil-Cachan et Bagneux).

La ligne de métro 7 à l'Est du territoire a son terminus à Villejuif et dessert 4 stations sur le territoire.

**Le réseau Grand Paris Express** a été adopté par décret le 26 août 2011 et confirmé par l'annonce gouvernementale du 06 mars 2013. Le Val de Bièvre est concerné par 5 gares du réseau : deux sur la ligne 15 (Villejuif-Louis Aragon et Arcueil-Cachan), deux sur la ligne 14 (Kremlin-Bicêtre Hôpital et Chevilly-Trois communes) et une gare d'interconnexion ligne 14 / ligne 15 (Villejuif-IGR).

### Infrastructures aéroportuaires :

Le Val de Bièvre n'est traversé par aucun Plan d'Exposition au Bruit d'aérodromes. Toutefois, la proximité de l'aéroport d'Orly peut engendrer des nuisances sonores pour les habitants notamment en vent de Sud au niveau de l'Hay-les-Roses.

Le survol d'hélicoptères génère également des nuisances pour les habitants situés au Nord du Val de Bièvre.

### Les faits marquants concernant le réseau routier du territoire :

**Réaménagement de la RD7 :** le CG94 procède actuellement au réaménagement de la RD7 entre la Porte d'Italie et la Commune de Thiais. Les communes du Kremlin-Bicêtre, Villejuif et L'Hay-les-Roses sont concernées. Les principaux objectifs sont d'apaiser la circulation routière, réduire les nuisances sonores et la pollution liée au trafic, redonner leur place aux piétons et vélos, et faciliter les transports en commun. De plus, une ligne de tramway reliera Villejuif à Athis-Mons (ligne T7) en 2014.

**Requalification de l'autoroute A6b par une couverture acoustique :** ce programme, projet environnemental par sa nature, avait pour but principal de rompre la coupure urbaine et améliorer ainsi le cadre de vie des riverains. Trois communes du territoire sont concernées : Arcueil, Kremlin Bicêtre et Gentilly. Le linéaire total est de 1 650 m à partir de la Poterne des peupliers. Les travaux se sont achevés fin 2012.

#### 4.1.5 Projets et objectifs d'aménagements

Le schéma de développement territorial, établi en février 2012, porte sur l'ensemble du territoire de la Vallée Scientifique de la Bièvre, qui inclut la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. Il formalise les éléments stratégiques de développement durable du territoire, et présente les principaux projets d'aménagement du territoire.

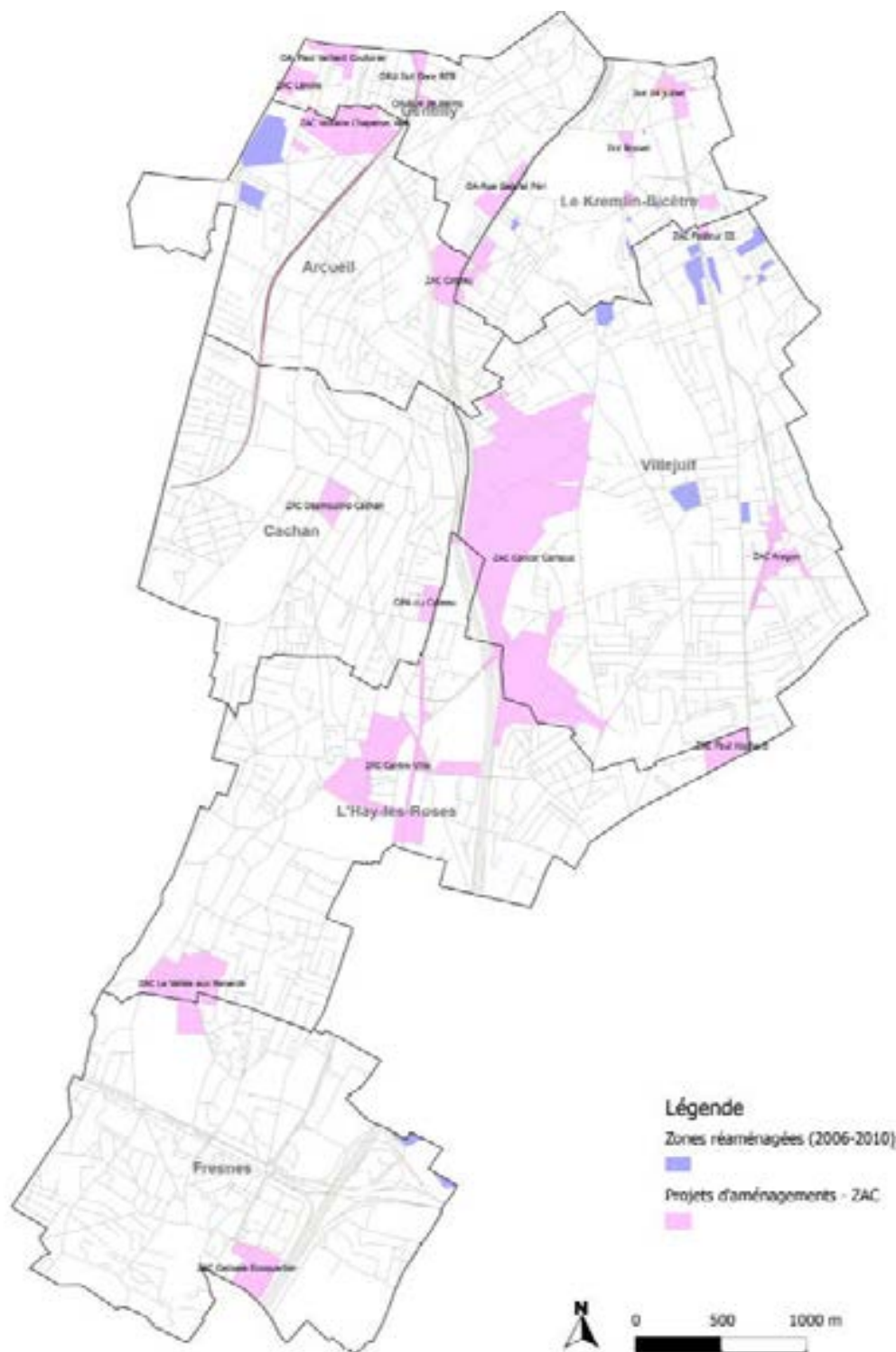
Le renouvellement urbain autour des gares est une opportunité pour améliorer le cadre de vie des quartiers/ les nuisances générées envers les riverains seront minimalisées.

Le tableau ci-après présente les principaux projets du territoire. Ils sont localisés sur la planche suivante.

Secteur opérationnel	Descriptif	Echéance
<b>Projets opérationnels lancés</b>		
ZAC Aragon Villejuif	Renouvellement urbain le long de la RD7 – 350 logements – activités tertiaires et activités-commerces.	A préciser
Campus Santé Villejuif	Création du pôle santé Projet d'aménagement avec de nouvelles constructions, du renouvellement urbain, la création d'équipements. Env 1720 logements créés, et 700 réhabilités. Activités scientifiques, tertiaires, et d'enseignement.	A préciser
Eco-ZAC Entrée de Ville Paul Hochart L'Hay-les-Roses	Logements, voire activités artisanales.	2016-2017
ZAC du Coteau Arcueil-Cachan	Activités économiques et logements (env 140), en continuité avec la ZAC Campus Santé.	2013-2014
ZAC de la Cerisaie Fresnes	Création de logements (env 1000), activités, équipements publics.	2015
ZAC Lénine Gentilly	S'inscrit dans l'opération de renouvellement urbain (ORU) d'Arcueil-Gentilly).	A préciser
<b>Projets en phase d'étude ou pré-opérationnels</b>		
Entrée de ville Sud-ouest Le Kremlin-Bicêtre	Aménagement d'un écoquartier en bordure de l'A6b.	A préciser
Projet Quartier Hôtel de Ville Cachan	Valorisation du centre-ville et renforcement de l'offre de logements.	2014-2015
Secteur Convention Arcueil	Renouvellement urbain, requalification le long de la RD57.	A préciser
ZAC Centre-Ville L'Hay-les-Roses	Elargissement vers l'est du centre-ville. Restructuration et requalification du secteur de l'Eglise et du secteur Locarno.	2017

Secteur opérationnel	Descriptif	Echéance
Vallée aux Renards L'Hay-les-Roses	Renouvellement urbain.	A préciser
PRU autour de la gare Trois Communes L'Hay-les-Roses, Villejuif	Rénovation urbaine.	A préciser

Planche 1 - Projets d'aménagements



## 4.2 Méthode d'élaboration du PPBE

---

### 4.2.1 Organisation au sein du territoire

---

La CAVB élabore le projet de PPBE en ayant recours à l'assistance d'un prestataire extérieur : Soldata Acoustic.

L'étude est pilotée par la Direction de l'environnement de la CAVB. Deux instances de travail principales ont été créées :

- Un comité technique composé :
  - De la Direction environnement de la CAVB.
  - Des responsables de services de la CAVB (voirie, transport, aménagement).
  - Des responsables environnement et agents en charge des plaintes bruit dans les communes.
  - D'un représentant de Bruitparif.
  - Des associations de riverains (Collectif PETA6, Association des riverains du Coteau de Cachan, Association « les Castors » de L'Hay les Roses).
  - En fonction des thématiques abordées autres partenaires : gestionnaires d'infrastructures : Etat, CG 94, Ville de Paris, RATP
- Un comité de pilotage, instance de validation des différentes phases de l'étude, composé :
  - Du Vice-président de la CAVB chargé de la protection de l'environnement.
  - De la Vice Présidente chargée de la voirie et de l'assainissement.
  - Des élus représentant les différentes communes.
  - D'un représentant de la Direction générale de la CAVB et de la Direction de l'environnement.
  - Des partenaires suivants : Conseil Général du Val de Marne, RATP, Etat, Ville de Paris, Bruitparif.

Le comité de pilotage a pour mission de faire émerger le projet en orientant les études, en validant les étapes sur les propositions du comité technique.

Ces deux instances se sont réunies chacune à trois reprises au cours de l'élaboration du PPBE.

### 4.2.2 Outils à disposition

---

Afin d'établir le PPBE, la CAVB a utilisé les données d'entrée et de sorties des cartes de bruit mises à disposition par Bruitparif.

Soldata Acoustic a exploité les éléments au format SIG à l'aide du logiciel ArcGIS® d'ESRI.

Les données exploitées pour l'étude sont les suivantes :

- Cartes stratégiques du bruit élaborées en 2009.
- Diagnostics acoustiques territorialisés réalisés par Bruitparif.
- Données cartographiques disponibles sur le site Bruitparif.
- Cartes stratégiques du bruit établies par l'Etat, concernant les voies ferrées dont le trafic est supérieur à 60000 passages de train par an, et les axes routiers dont le trafic est supérieur à 6 millions de véhicules par an.

- Les actions engagées par la CAVB et les 7 communes au cours des dernières années, ainsi que les projets d'aménagements futurs.
- Le recensement des Points Noirs de Bruit sur le territoire ( Etat, RATP)
- Les actions engagées au cours des dernières années par les gestionnaires d'infrastructures, ainsi que leurs projets d'aménagement à venir.
- Les études acoustiques disponibles sur le territoire et permettant d'obtenir une information qualitative ou quantitative sur les nuisances sonores (études d'impact, campagnes de mesures, analyse de plaintes etc.).
- Par ailleurs les données acoustiques disponibles ont été complétées par des mesures acoustiques spécialement réalisées dans le cadre de l'élaboration du PPBE par le bureau d'étude Soldata Acoustic, et ce, afin de compléter le diagnostic.

#### 4.2.3 Identification des acteurs

---

Avant d'établir son PPBE, la CAVB 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.

#### 4.2.4 Méthode d'identification des zones à enjeux

---

Afin d'identifier les zones présentant un enjeu particulier en terme de nuisances sonores sur son territoire, la CAVB s'est basée sur les cartes de bruit stratégiques, sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif, ainsi que sur des études préalables à l'élaboration du PPBE réalisées par la collectivité.

#### 4.2.5 Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

---

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, la CAVB a adressé des courriers à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire.

Les éléments relatifs à chaque gestionnaire ont été intégrés dans le projet de PPBE.

#### 4.2.6 Proposition de plan d'actions

---

Le plan d'action s'axera principalement autour :

- De la réduction du bruit généré par les infrastructures routières et ferroviaires.
- De la délimitation des zones calmes et de la mise en place d'actions visant à les préserver.
- De la prévention de l'apparition de nouvelles nuisances sonores.

#### 4.2.7 Méthode de consultation du public

---

Ce document, ainsi que toutes les cartographies du bruit des grandes infrastructures de transports terrestres sont consultables, au siège de la Communauté d'Agglomération du Val de Bièvre. Les cartes de bruit ne sont pas toutes reprises dans le présent document.

Pour consulter les cartographies de l'environnement sonore du territoire et les documents annexes cliquez sur : <http://www.cartesbruit94.fr/>

La rubrique « Accéder aux cartes » et liste des collectivités «CA Val de Bièvre » permet de visualiser les niveaux d'exposition au bruit.



Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la CAVB est porté à la consultation du public du 1<sup>er</sup> octobre au 30 novembre 2013, sous la forme d'un registre ouvert au siège de la CAVB et dans chacune des mairies de l'agglomération aux horaires d'ouverture habituels.

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 des observations et les réponses qui auront été apportées par les différents gestionnaires d'infrastructures.

#### 4.2.8 Publication du PPBE

---

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la communauté d'agglomération du Val de Bièvre, qui sera arrêté par délibération du conseil communautaire puis transmis au Préfet du département du Val de Marne et rendu consultable sur le site internet de la CAVB.

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

## 5. Identification des enjeux

---

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-après présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit. Ces informations sont demandées explicitement par la réglementation.

**Les indicateurs de niveau sonore** utilisés dans le cadre de la réglementation européenne sont exprimés en dB(A) et ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **L<sub>DEN</sub>** caractérise le niveau de gêne potentielle sur 24 heures : il est composé des indicateurs « L<sub>day</sub>, L<sub>Evening</sub>, L<sub>Night</sub> », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **L<sub>N</sub>** est le niveau d'exposition au bruit nocturne, sur la période 22h-6h.

### 5.1 Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

---

Les cartes stratégiques du bruit du Val de Bièvre ont été réalisées sous l'égide du Conseil Général du Val-de-Marne par l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore du Val-de-Marne (ODES94), qui a depuis été intégré à Bruitparif.

Ces cartes ont été arrêtées par délibération du conseil communautaire de la CAVB en 2009. Celles-ci sont accessibles au public via le lien Internet suivant : <http://www.cartesbruit94.fr>.

Les cartes de bruit datent de 2007-2008 et ont été approuvées en 2009. A noter qu'elles correspondent à une situation avant les travaux de couverture de l'A6b, achevés fin 2012.

Les cartes doivent être actualisées a minima tous les 5 ans. Bruitparif réalise actuellement cette mise à jour.

Les cartes sont constituées de représentations cartographiques de l'étendue du bruit dans l'environnement liées aux sources modélisées et à leur propagation dans l'air. Ces cartes ont fait l'objet d'analyses croisées avec des données démographiques (nombre de personnes habitant dans les bâtiments) et ont ainsi permis d'obtenir des statistiques d'exposition au bruit pour chaque commune (cf. résumé non technique des cartes de bruit). En effet, **l'objectif de la démarche réside dans la protection des populations et bâtiments sensibles**. Les cartes sont des outils d'aide à la localisation des personnes exposées et des sources les plus bruyantes.

Sur le territoire de la CAVB, les cartes de bruit ont été réalisées pour :

- Les infrastructures routières, sans limitation de seuil de trafic.
- Les infrastructures ferroviaires, sans limitation de seuil de trafic.

Les **industries classées** ICPE-A<sup>1</sup> ont uniquement fait l'objet d'une représentation graphique, sans modélisation acoustique.

---

<sup>1</sup> ICPE-A : Installation Classée pour la Protection de l'Environnement, soumise à Autorisation.

Le territoire de la CAVB n'étant concerné par aucun Plan d'Exposition au Bruit d'un aéroport, aucune carte de bruit aérien n'a été réalisée. Toutefois, l'absence de carte de bruit aérien sur le territoire ne correspond pas forcément au ressenti de la population. Au niveau de l'Hay-les-Roses, l'impact acoustique de l'aéroport d'Orly en vent de Sud ne semble pas, selon la commune, être pris en compte dans le PEB actuellement en vigueur.

Les 2 planches ci-après présentent les cartes de bruit de multiexposition, combinant le bruit routier et le bruit ferroviaire, selon les 2 indicateurs européens Ln et Lden.

### Planche 2 - Carte stratégique du bruit – Bruit cumulé – Indicateur Lden (24h)

L'indicateur Lden couvre les 3 périodes Jour (6h-18h), Soir (18h-22h) et Nuit (22h-6h).

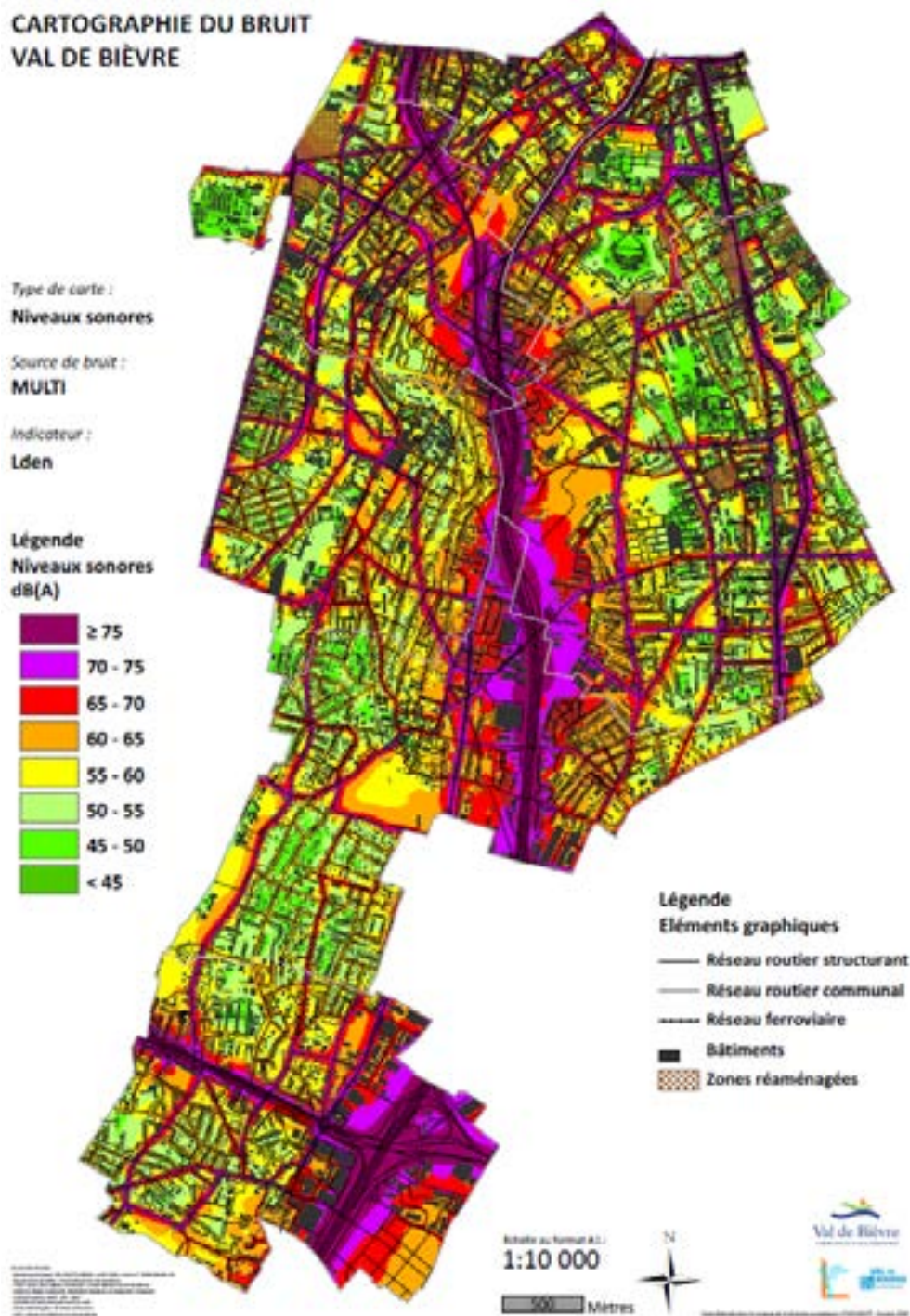


Planche 3 - Carte stratégique du bruit – Bruit cumulé – Indicateur Ln (22h-6h)

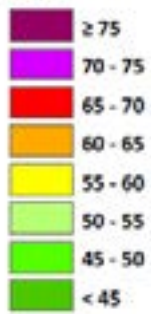
**CARTOGRAPHIE DU BRUIT  
VAL DE BIÈVRE**

Type de carte :  
**Niveaux sonores**

Source de bruit :  
**MULTI**

Indicateur :  
**Ln (22h - 6h)**

**Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)**



**Légende  
Éléments graphiques**

-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier communal
-  Réseau ferroviaire
-  Bâtiments
-  Zones réaménagées

Informations complémentaires :  
- Les données de bruit ont été calculées à partir de données géométriques et de données de trafic.  
- Les données de trafic ont été obtenues à partir de données de trafic existantes et de données de trafic prévues.  
- Les données géométriques ont été obtenues à partir de données géométriques existantes et de données géométriques prévues.  
- Les données de trafic prévues ont été obtenues à partir de données de trafic prévues et de données de trafic existantes.  
- Les données géométriques prévues ont été obtenues à partir de données géométriques prévues et de données géométriques existantes.  
- Les données de trafic existantes ont été obtenues à partir de données de trafic existantes et de données de trafic prévues.  
- Les données géométriques existantes ont été obtenues à partir de données géométriques existantes et de données géométriques prévues.  
- Les données de trafic prévues et de données géométriques prévues ont été obtenues à partir de données de trafic prévues et de données géométriques prévues.  
- Les données de trafic existantes et de données géométriques existantes ont été obtenues à partir de données de trafic existantes et de données géométriques existantes.  
- Les données de trafic prévues et de données géométriques existantes ont été obtenues à partir de données de trafic prévues et de données géométriques existantes.  
- Les données de trafic existantes et de données géométriques prévues ont été obtenues à partir de données de trafic existantes et de données géométriques prévues.  
- Les données de trafic prévues et de données géométriques prévues ont été obtenues à partir de données de trafic prévues et de données géométriques prévues.

Échelle au format A3 :  
**1:10 000**

 500 Mètres



Les 4 planches suivantes présentent les **cartes de dépassement des valeurs limites** pour le bruit routier et pour le bruit ferroviaire à l'échelle de l'agglomération :

**Planche 4 - Carte des valeurs limites – Bruit routier – Indicateur Lden (24h)**

**CARTOGRAPHIE DU BRUIT  
VAL DE BIÈVRE**

Type de carte :  
**Valeur limite**

Source de bruit :  
**ROUTES**

Indicateur :  
**Lden**

Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)



Légende  
Eléments graphiques

-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier communal
-  Réseau ferroviaire
-  Bâtiments
-  Zones réaménagées

Echelle au format A3 :  
**1:10 000**

 500 Mètres



Planche 5 - Carte des valeurs limites – Bruit routier – Indicateur Ln (22h-6h)

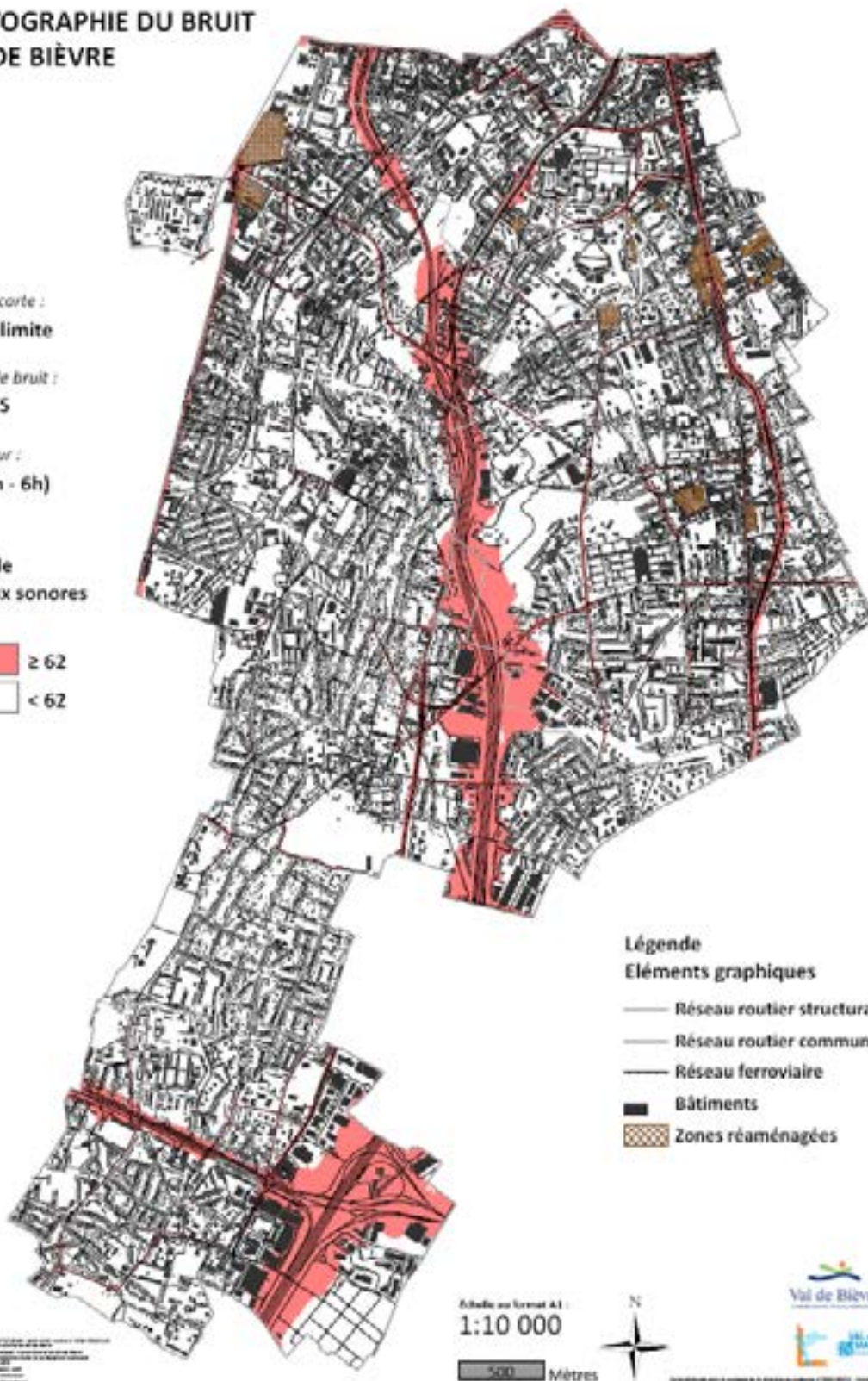
**CARTOGRAPHIE DU BRUIT  
VAL DE BIÈVRE**

Type de carte :  
Valeur limite

Source de bruit :  
ROUTES

Indicateur :  
Ln (22h - 6h)

Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)



Légende  
Éléments graphiques

-  Réseau routier structurant
-  Réseau routier communal
-  Réseau ferroviaire
-  Bâtiments
-  Zones réaménagées

Échelle au format A1 :  
1:10 000

500 Mètres



Val de Bièvre



Planche 6 - Carte des valeurs limites – Bruit ferroviaire – Indicateur Lden (24h)

**CARTOGRAPHIE DU BRUIT  
VAL DE BIÈVRE**

Type de carte :  
Valeur limite

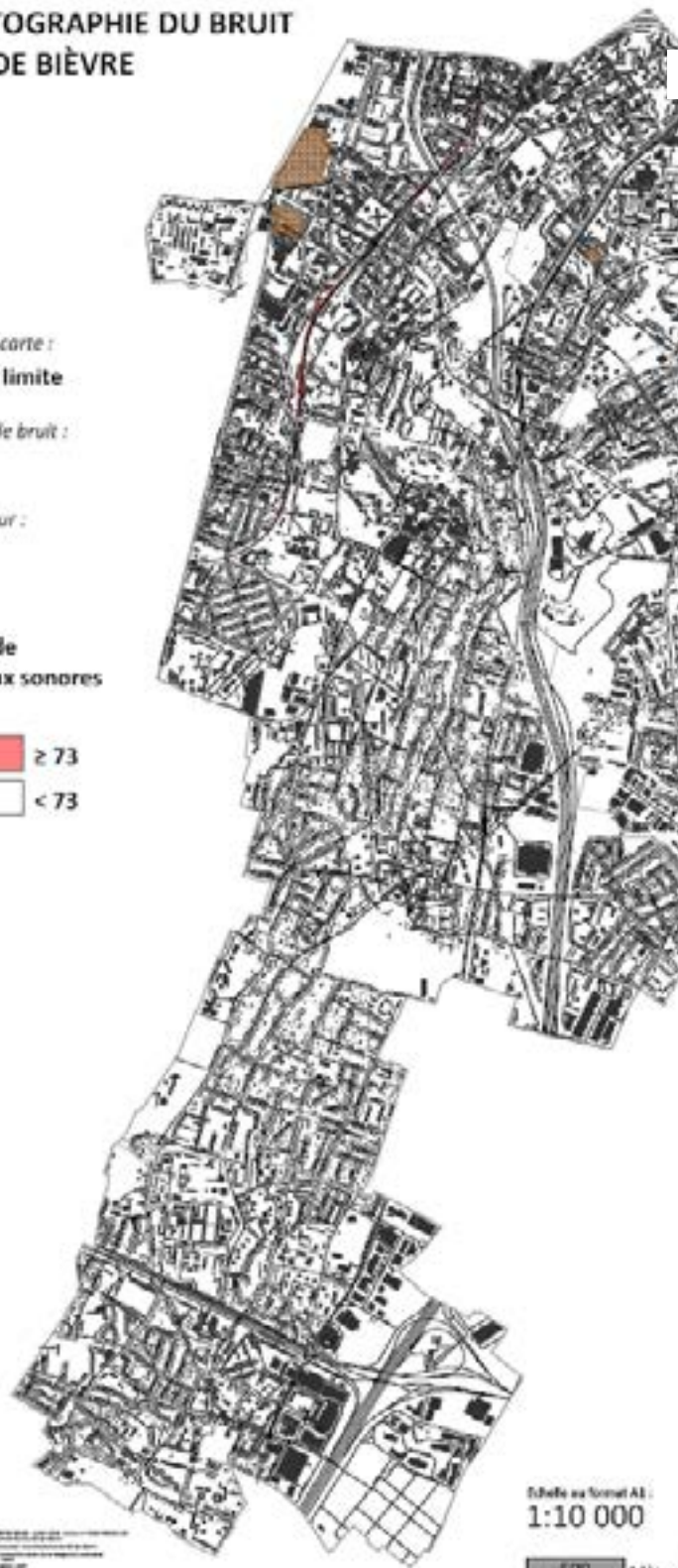
Source de bruit :  
FER

Indicateur :  
Lden

Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)



Zoom sur le RER B



Légende  
Éléments graphiques

- Réseau routier structurant
- Réseau routier communal
- Réseau ferroviaire
- Bâtiments
- Zones réaménagées

Échelle au format A1 :  
1:10 000

500 Mètres



Planche 7 - Carte des valeurs limites – Bruit ferroviaire – Indicateur Ln (22h-6h)

**CARTOGRAPHIE DU BRUIT  
VAL DE BIÈVRE**

Zoom sur le RER B

Type de carte :  
Valeur limite  
Source de bruit :  
FER  
Indicateur :  
Ln (22h - 6h)

Légende  
Niveaux sonores  
dB(A)





L'exposition des populations est déterminée en croisant les cartes de bruit et les informations démographiques. Une répartition des habitants est réalisée par bâtiment, en fonction de son type et son volume ; les données de populations s'appuient sur le recensement INSEE de 1999. Pour chaque bâtiment, est retenu le niveau de bruit calculé à 4m de hauteur sur la façade la plus exposée du bâtiment. **Cette méthode, définie dans la directive européenne, conduit à une surestimation de la population exposée à des niveaux de bruit importants.**

Les tableaux suivants, issu des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement exposés à des niveaux sonores supérieurs aux seuils réglementaires par source de bruit et par indicateur, à l'échelle de la CAVB.

Classe d'exposition Lden Période 24h	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
	≥ 68 dB(A)	≥ 73 dB(A)	≥ 71 dB(A)	≥ 55 dB(A)
Nb d'habitants	54000	100	0	0
Nb de bâtiments d'enseignement	60	0	0	0
Nb de bâtiments de santé	38	0	0	0

Classe d'exposition Ln Période nocturne	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel
	≥ 62 dB(A)	≥ 65 dB(A)	≥ 60 dB(A)
Nb d'habitants	25300	0	0
Nb de bâtiments d'enseignement	18	0	0
Nb de bâtiments de santé	16	0	0

#### Commentaires :

- La source de bruit générant le plus de dépassements est constituée par les bruits liés aux infrastructures routières. Les dépassements concernent plus de 29% de la population de la CAVB.
- Les voies ferrées engendrent également des dépassements, pour une centaine d'habitants. Il s'agit de l'impact du RER B.
- Les sources de bruit constituées des sites industriels et des aéroports n'engendrent pas de dépassement.

Le tableau suivant présente pour chaque commune le pourcentage de population soumise à des niveaux de seuils dépassant les seuils limites (bruit routier).

Part de population exposée à des dépassements pour le bruit routier	Le Kremlin-Bicêtre	Arcueil	Gentilly	Villejuif	Fresnes	Cachan	L'Hay-Les-Roses
Lden supérieur à 68 dB(A)	51%	32%	31%	28%	24%	22%	21%
Ln supérieur à 62 dB(A)	33%	11%	18%	12%	6%	7%	12%

Parmi les axes routiers, les autoroutes et anciennes routes nationales (ex-RN7 et ex-RN20) contribuent pour une part importante des dépassements. Le tableau suivant présente les dépassements liés uniquement aux autoroutes et anciennes voies nationales.

Part de population exposée à des dépassements <i>Dus aux autoroutes et ex-RN</i>	Le Kremlin-Bicêtre	Arcueil	Gentilly	Villejuif	Fresnes	Cachan	L'Hay-Les-Roses
Lden supérieur à 68 dB(A)	14%	14,5%	2%	7,5%	3%	2%	13%
Ln supérieur à 62 dB(A)	6%	4%	1%	0,5%	0%	0,5%	5%

#### Commentaires :

- Il est important de rappeler que **ces valeurs ne tiennent pas compte de la réalisation fin 2012 de la couverture de l'A6b**, impactant les communes de Gentilly, Arcueil, et Le Kremlin-Bicêtre. La couverture de l'A6b a permis une diminution des niveaux de bruit pour environ 7600 personnes, dont 2500 habitants dont le niveau d'exposition antérieur était supérieur aux seuils limites.
- Les dépassements sont essentiellement liés à l'A6, l'A86, le boulevard périphérique, les RD ainsi que certaines voies communautaires.

## 5.2 Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire

### 5.2.1 Points Noirs Bruit relatifs aux réseaux routiers et ferrés

#### Définition d'un Point Noir Bruit :

L'observatoire du bruit est un outil de recensement et de gestion du bruit des infrastructures de transports terrestres. Il doit recenser et identifier les Points Noirs Bruit. Il est réalisé par l'Etat.

Un Point Noir de Bruit (PNB) est un bâtiment répondant à 3 critères :

- **Critère de destination des locaux** : habitation, établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.
- **Critère acoustique** : les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser une des valeurs limites ci-dessous<sup>2</sup> :

Indicateurs de bruit	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul route et/ou LGV et voie ferrée conventionnelle
LAeq (6h-22h)	70 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
LAeq (22h-6h)	65 dB(A)	68 dB(A)	68 dB(A)
Lden	68 dB(A)	73 dB(A)	73 dB(A)
Lnight	62 dB(A)	65 dB(A)	65 dB(A)

- **Critère d'antériorité** :
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
  - Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures visées à l'article 9 du

<sup>2</sup> L'arrêté du 4 avril 2006 applicable aux PPBE a retenu les mêmes valeurs de Lden et Ln que celles du tableau.

décret n°95-22 du 9 janvier 1995 et concernant les infrastructures du réseau routier départemental auxquelles ces locaux sont exposés.

- Les locaux des établissements d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement.

### PNB identifiés le long du réseau routier national :

Le PPBE de l'Etat a vocation à traiter les Points Noirs de Bruit potentiels (Observatoire départemental du bruit), qui sont inclus dans les zones de dépassements des valeurs limites (cartes stratégiques de bruit de type c). Les critères acoustiques et d'antériorité sont vérifiés. Cette 1<sup>ère</sup> étape d'identification des Points Noirs Bruit a été réalisée par le CETE Ile de France.

Les points noirs bruit identifiés le long du réseau de l'Etat sont listés ci-après par commune :

Commune	Axe	Lden > 68 dB(A)					Ln > 62 dB(A)				
		Habit	E	S.S	A.S	Pop	Habit	E	S.S	A.S	Pop
<b>Réseau Autoroutier</b>											
Arcueil	A6	85	1	-	2	613	58	1	-	1	283
Cachan	A6	28	-	-	-	111	24	-	-	-	96
Fresnes	A86	10	-	-	-	594	-	-	-	-	-
Gentilly	A6	27	1	-	-	392	18	1	-	-	62
L'Hay Les Roses	A6	68	-	-	-	1245	43	-	-	-	634
Le Kremlin Bicêtre	A6	10	-	2	-	57	8	-	1	-	51
Villejuif	A6	17	-	-	-	147	8	-	-	-	57
<b>TOTAL</b>		<b>245</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3159</b>	<b>159</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1183</b>
<b>Réseau RATP</b>											
Arcueil	RER B	5	-	-	-	33	-	-	-	-	-
Cachan	RER B	4	-	-	-	9	-	-	-	-	-
Gentilly	RER B	3	-	-	-	19	2	-	-	-	15
<b>TOTAL</b>		<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>61</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>15</b>

Habit : bâtiment d'habitation, E : Bâtiment d'Enseignement, S.S : Bâtiment de Soins-Santé, A.S : Bâtiment d'Action Sociale, Pop : population

Le PPBE précise les situations de multiexposition. Sur le territoire de la CAVB, ces situations sont rencontrées, pour l'indicateur Lden :

- A Arcueil, 13 PNB situés le long de l'A6 sont également exposés au bruit routier départemental, et 18 sont également exposés au RER B.
- A Cachan, le long de l'A6, 26 PNB sont exposés au bruit routier départemental.
- A Fresnes, 10 PNB exposés à l'A86 sont exposés au bruit routier départemental.
- A Villejuif, 6 PNB exposés à l'A6 sont également exposés au bruit des RD.

La nuit, les situations de multiexposition sont situées à Arcueil (A6/RD, et A6/RER B) et à Cachan (A6/RD).

Le projet de PPBE de l'Etat, dans le département du Val de Marne, a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 15 novembre 2012 au 15 janvier 2013. Le document et ses pièces annexes sont disponibles sur internet au lien suivant :

<http://www.val-de-marne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Les-cartes-strategiques-du-bruit-et-PPBE>.

Ce lien contient les cartes des Points Noirs Bruit par commune. L'ensemble des cartes est également repris en annexe 1.

Ces éléments ont été intégrés au diagnostic.

## 5.2.2 Mesures de bruit réalisées sur le territoire

Le territoire du Val de Bièvre a fait l'objet de mesures de bruit, par Bruitparif, par l'Etat mais également par la CAVB dans le cadre de l'étude d'élaboration du PPBE.

Ces éléments permettent d'apporter des compléments d'information quantitative quant aux niveaux de bruit mesurés dans des secteurs bruyants.

Le tableau suivant présente une synthèse des résultats de mesures réalisées depuis 2007 (non exhaustif), et la planche page suivante permet de les localiser.

Les niveaux mesurés ont été comparés aux seuils de Point Noir de Bruit, et classés selon le code couleur suivant :

Niveaux modérés	Ecart de plus de 3 dB(A) en dessous des seuils
Inférieurs aux seuils	Entre -3 et 0 dB(A) en dessous des seuils
Supérieurs aux seuils	Entre 0 et +3 dB(A) au-delà des seuils
Niveaux forts	Ecart supérieur à 3 dB(A) au-delà des seuils

Les seuils de **Point Noir Bruit** varient en fonction de l'indicateur utilisé et sont les suivants :

- Lden = 68 dB(A).
- Ln = 62 dB(A).
- LAeq(6h-22h) = 70 dB(A).
- LAeq(22h-6h) = 65 dB(A).

N°	Fait par	Source de bruit	Lieu de mesure	Année	Durée	Niveaux mesurés recalés	Commentaires
1	Bruitparif	RD 161	4 avenue Laplace Arcueil	2010	8 jours	Lden=69,6dB(A) Ln=60,6dB(A)	Supérieurs aux seuils
2	Etat	A6	54, av. Raspail Arcueil	2010	24h	LAeq(6h-22h)=57,7dB(A) LAeq(22h-6h)=53,1dB(A)	Niveaux modérés
3	Etat	A6	7 rue du Dispensaire Arcueil	2010	24h	LAeq(6h-22h)=66,7dB(A) LAeq(22h-6h)=62dB(A)	Niveaux modérés
4	CAVB	RD 161	Av. PVC (entre D61A et D54A) Arcueil	2013	30min	LAeq=65,4dB(A) de 16 à 17h Lden estimé=68dB(A) Ln estimé=59dB(A)	Supérieurs aux seuils
5	Bruitparif	RD 920	97 Av A. Briand Cachan	2010	1h	LAeq(6h-22h)=72,7dB(A)	Niveaux forts
6	Etat	A6	82 rue G. Péri Cachan	2010	24h	LAeq(6h-22h)=66dB(A) LAeq(22h-6h)=62,6dB(A) Niveaux non recalés	Niveaux modérés
7	Bruitparif	A6	Avenue Gabriel Péri (vers rue de la Concorde) Cachan	2012	2 mois	<i>Analyses en cours par Bruitparif Lden compris entre 62 et 67 dB(A) Ln compris entre 52 et 60 dB(A)</i>	Inférieurs aux seuils
8	Bruitparif	A86	3 rue Jules Guesde Fresnes	2010	8 jours	Lden=75dB(A) Ln= 68,5dB(A)	Niveaux forts
9	Bruitparif	Périphérique	Rue du Val de Marne Gentilly (derrière mur antibruit)	2009	1h	LAeq=66,9dB(A) à 14h30 à 15h30 LAeq(6h-22h) estimé = 63dB(A)	Inférieurs aux seuils
10	Bruitparif	RD 150	25 Rue du Pdt Wilson Gentilly	2010	1h	LAeq(6h-22h)=63,2dB(A)	Niveaux modérés

N°	Fait par	Source de bruit	Lieu de mesure	Année	Durée	Niveaux mesurés recalés	Commentaires
11	Bruitparif	Périphérique Av. PVC	65 Av. PVC Gentilly	2009	1 mois	Lden=75,2dB(A) Ln=67,8dB(A)	Niveaux forts
12	Bruitparif	Périphérique	Av PVC Gentilly	2009	1h	LAeq=71,5dB(A) de 13 à 14h LAeq(6h-22h) estimé = 67,4dB(A)	Inférieurs aux seuils
13	Etat	A6	47 rue R. Rolland Gentilly	2010	24h	LAeq(6h-22h)=52,8dB(A) LAeq(22h-6h)=46,7dB(A)	Niveaux modérés
14	Bruitparif	RD 154	40 av. Charles Gide Le KB	2010	1h	Lden=65,7dB(A) Ln=56,2dB(A)	Inférieurs aux seuils
15	Bruitparif	RD 7	Av de Fontainebleau Le KB	2007	24h	Lden=72,5dB(A) Ln=65dB(A)	Niveaux forts
16	Bruitparif	Périphérique	Square Rosny Aîné Paris (face à Le KB)	2009	1h	LAeq=68dB(A) de 16 à 17h LAeq(6h-22h) estimé = 69dB(A)	Inférieurs aux seuils
17	CAVB	RD 50	Rue de la Convention Le KB	2013	30min	LAeq=65,5dB(A) de 15 à 16h Lden estimé=68dB(A) Ln estimé=59dB(A)	Supérieurs aux seuils
18	Bruitparif	A6	Rue Ulysse Benne L'Hay-les-Roses	2007	24h	Lden=64dB(A) Ln=56,5dB(A)	Niveaux modérés
19	Etat	A6	66 rue de Chevilly L'Hay-les-Roses	2010	24h	LAeq(6h-22h)=60,6dB(A) LAeq(22h-6h)=55,4dB(A)	Niveaux modérés
20	Bruitparif	RD 160	56 rue de la Corsade L'Hay-les-Roses	2010	1h	LAeq(6h-22h)=65,9dB(A)	Niveaux modérés
21	Etat	A6	33 rue Ulysse Benne L'Hay-les-Roses	2010	24h	LAeq(6h-22h)=62,3dB(A) LAeq(22h-6h)=58,5dB(A)	Niveaux modérés
22	CAVB	A6	33 rue Ulysse Benne L'Hay-les-Roses	2013	24h	Lden=62dB(A) Ln=58,3dB(A)	Niveaux modérés
23	Bruitparif	RD 148	63 Av. Louis Aragon Villejuif	2010	1h	Lden=70,5dB(A) Ln=61,5dB(A)	Supérieurs aux seuils
24	CAVB	RD 55 A	Rue J. Jaurès Villejuif	2013	30min	LAeq=63dB(A) de 13 à 14h Lden estimé=65dB(A) Ln estimé=56dB(A)	Inférieurs aux seuils
25	CAVB	Rue J. Joffrin	Rue J. Joffrin Villejuif	2013	30min	LAeq= 67,8dB(A) de 14 à 15h Lden estimé=70dB(A) Ln estimé=61dB(A)	Supérieurs aux seuils
26	CAVB	Rue Marcel Grosménil	Rue Marcel Grosménil Villejuif	2013	30min	LAeq=66dB(A) de 14 à 15h Lden estimé=69dB(A) Ln estimé=60dB(A)	Supérieurs aux seuils
27	Bruitparif	A6	Chemin de Wissous Wissous (limite Fresnes)	2007	24h	Lden=67,5dB(A) Ln=60dB(A)	Inférieurs aux seuils

### Attention !

Les mesures de bruit représentent une ambiance sonore en lieu particulier, à un moment précis. Ils ne peuvent être comparés directement avec les cartes de bruit.

Ils ne préjugent pas des niveaux de bruit présents sur les habitations voisines, qui peuvent être dans des conditions différentes, en termes de proximité à la source de bruit, et de conditions de propagation.

### Précision sur la comparaison des mesures avec les cartes de bruit.

La comparaison fine des mesures de bruit avec les cartes de bruit nécessite de connaître les conditions précises de réalisation des mesures, en termes de positionnement de l'appareil, de circulation routière, et de disposer du modèle cartographique pour réaliser le calcul au même endroit. Il est donc délicat de comparer directement des mesures de bruit réalisées sur 24h à 10<sup>ème</sup> étage d'un bâtiment, avec des niveaux de bruit correspondant à une moyenne annuelle à 4m de hauteur, des écarts de l'ordre de 5dB(A) étant alors possibles.

De manière générale, les mesures de bruit restent cohérentes avec les cartes de bruit. On peut constater des variations plus importantes ponctuellement, au niveau des axes faiblement ou moyennement circulés (type RD) ; dans ce cas, la carte de bruit a tendance à surestimer les niveaux de bruit.

## 5.3 Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

### 5.3.1 Critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, à la fois des critères de bruit et d'occupation des sols. En effet, il s'agit de connaître :

- Les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source (en Lden et/ou en Ln).
- De délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les bâtiments d'habitation ou les établissements sensibles (santé et éducation).
- De lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et d'analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

Afin de hiérarchiser les zones à enjeux entre elles, plusieurs critères peuvent être pris en considération :

- Le nombre de populations exposées ou d'établissements sensibles concernés par des dépassements de seuils.
- Le nombre de dépassements des valeurs limites (Lden et Ln, Ln uniquement, Lden uniquement) en tenant compte des différentes sources de bruit.
- Le gestionnaire responsable de l'infrastructure concernée par les dépassements de seuil (notamment relevant de la compétence ou non de l'intercommunalité).

**Utilisation d'un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit permettant d'obtenir une vision homogène du territoire :**

Afin de tenir compte de l'ensemble des expositions aux différentes sources de bruit et de hiérarchiser les enjeux, Bruitparif a construit pour le territoire de l'agglomération parisienne un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit sur lequel la CAVB s'est appuyée afin de déterminer les zones à enjeux du territoire.

Cette méthode consiste à affecter, pour chaque source de bruit, un coefficient à chaque bâtiment, en fonction:

- Du niveau de dépassement de l'indicateur Lden ou Ln par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement).
- Du fait que les valeurs seuils sont dépassées uniquement pour un indicateur (Lden ou Ln) ou pour les deux indicateurs (Lden et Ln).
- Du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Le coefficient ainsi calculé par bâtiment, et pour chaque source de bruit, conduit au calcul de l'indice agrégé, par sommation des coefficients, et en multipliant par la population du bâtiment.

Cela peut se traduire par les équations suivantes :

$$\text{Indice agrégé\_Bâtiment} = \text{sous-indice (Route)} + \text{sous-indice (Fer)}$$

Avec :

$$\text{sous-indice (source)} = \text{Coefficient\_Bâtiment} \times \text{Population\_Bâtiment}$$

Où :

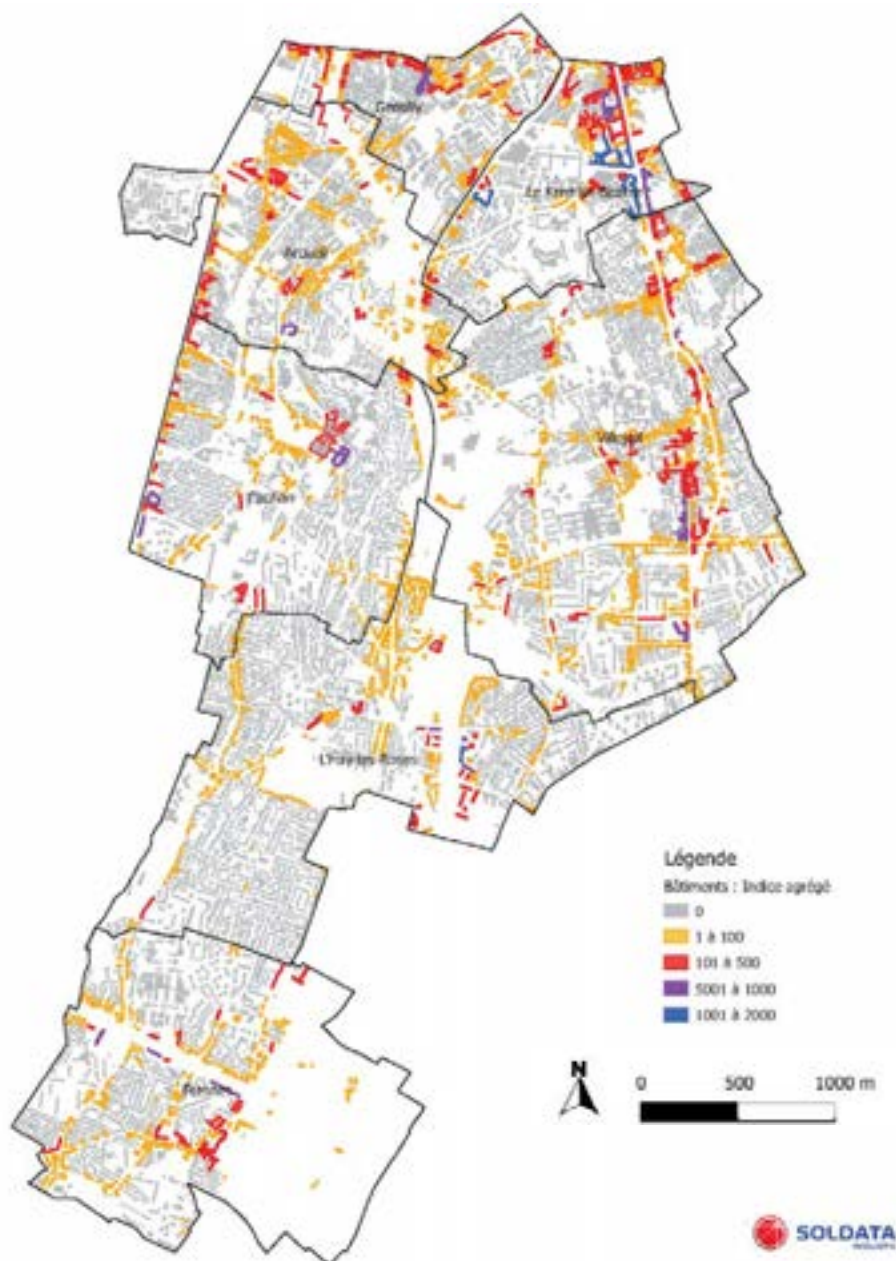
$$\text{Coefficient\_Bâtiment} = \text{coeff\_Lden} + \text{coeff\_Ln}$$

Où *coeff\_Lden* et *coeff\_Ln* sont calculés à l'aide du tableau suivant :

Niveau de bruit du bâtiment Indicateur Lden ou Ln	Coeff_indicateur
Inférieur aux seuils	0
Entre 0 et 5 dB(A) supérieur du seuil	1
Supérieur à 5 dB(A) au-delà du seuil	2

La planche suivante présente la carte des indices agrégés à l'échelle de la CAVB.

## Planche 8 - Indices agrégés au bâtiment selon la méthode Bruitparif



### **Attention ! limite de la méthode**

Cette méthode ne permettait pas de prendre en compte certaines zones pavillonnaires pourtant fortement impactées, et sont qui se trouvaient donc dans un 1<sup>er</sup> temps écartées de fait en faveur des bâtiments d'habitat collectif où la population est plus nombreuse.

De ce fait, cette méthode a été utilisée dans un 1<sup>er</sup> temps pour déterminer des zones à enjeux prioritaires. Dans un 2<sup>nd</sup> temps, des échanges ont eu lieu par le biais des comités techniques et de pilotage, afin de prendre en compte certaines zones de nuisances récurrentes (en habitat pavillonnaire) faisant l'objet de plaintes et situées notamment le long de l'autoroute A6.



### 5.3.2 Localisation et description des zones à enjeux

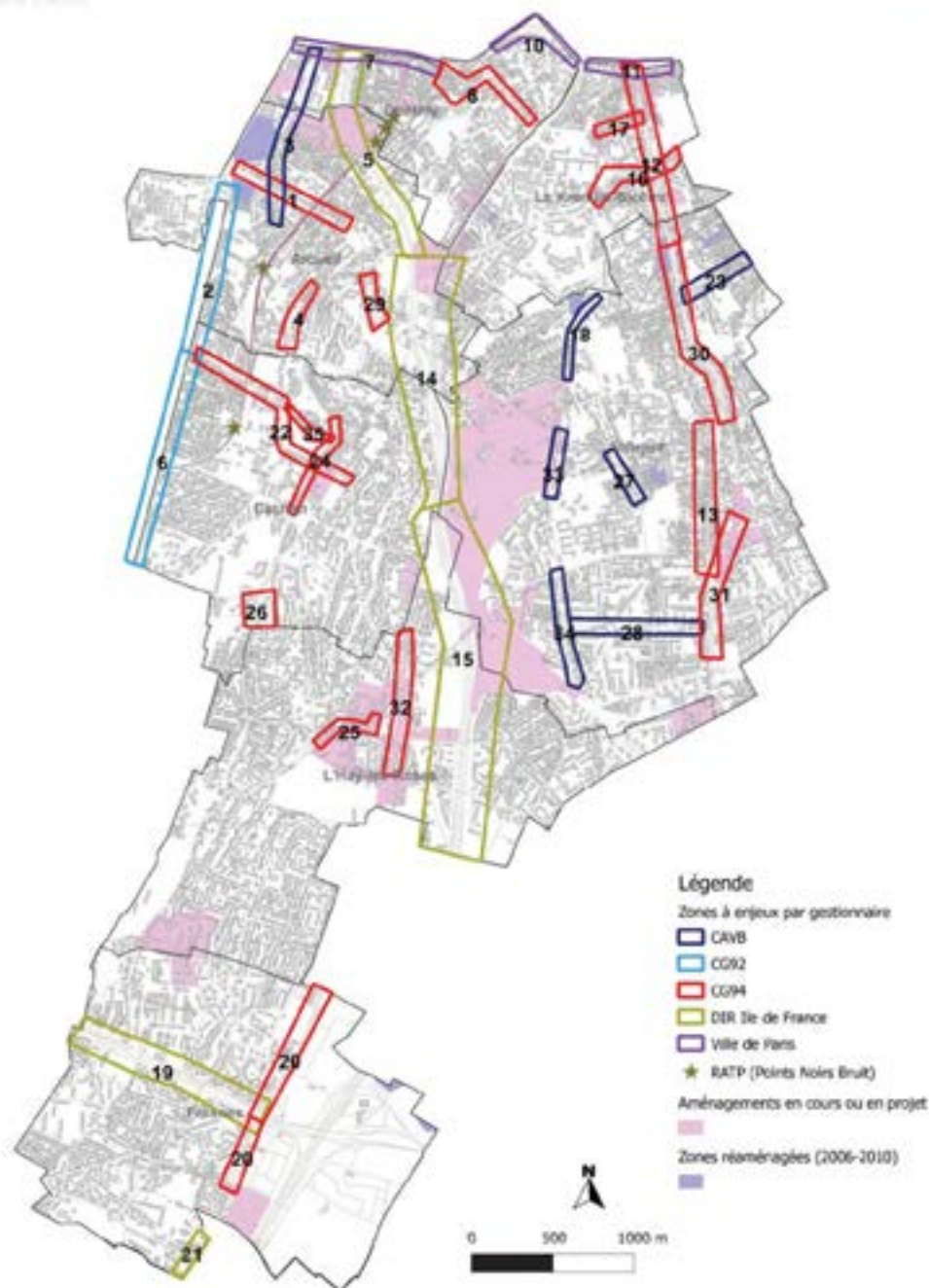
La carte suivante présente les zones à enjeux bruyantes retenues sur le territoire de la CAVB. Les zones à enjeux sont numérotées et colorées en fonction du gestionnaire de la voie à l'origine de la nuisance.

Sur cette carte, figurent également les Points Noirs Bruit identifiés le long du réseau RATP : RER B.

#### Planche 9 - Zones à enjeux bruyantes à l'échelle de la CAVB

CA du Val de Bièvre  
Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Zones à enjeux bruyantes



Le tableau suivant présente une description des secteurs à enjeux, en termes de population impactée, source de bruit, et d'indices agrégés.

Une hiérarchisation est proposée en fonction de la valeur de l'indice agrégé, qui varie pour les zones étudiées, de 66 à 12142. Cette hiérarchisation ne tient pas compte des évolutions qui ont pu avoir lieu depuis la réalisation des cartes, ou qui sont prévues sur les prochaines années :

Enjeu	Valeurs de l'indice agrégé	Code de hiérarchisation	Nombre de secteurs concernés
Modéré	Inférieur à 1000	+	15
Important	Compris entre 1000 et 3000	++	10
Très important	Supérieur à 3000	+++	10

- **Enjeu très important**, en termes de populations impactées : +++
- **Enjeu important**, en termes de populations impactées : ++
- **Enjeu modéré**, en termes de populations impactées : +

N°	Source	Gestionnaire	Communes	Population impactée*	Indice agrégé*	Hiérarchisation
1	D161	CG94	Arcueil	1131	1553	++
2	D920	CG92	Arcueil - Cachan	855	2920	++
3	Av. Lénine / Av. Richaud	CAVB	Arcueil	960	1849	++
4	D127	CG94	Arcueil	956	956	+
5	E5 / A6A	DIR IDF	Arcueil - Gentilly	1190	2949	++
6	D920	CG92	Cachan	1203	3893	+++
7	Périphérique	Paris	Gentilly	754	2782	++
8	D50	CG94	Gentilly	1527	3095	+++
10	Périphérique	Paris	Gentilly	347	745	+
11	Périphérique	Paris	Le Kremlin-Bicêtre	597	1747	++
12	D7	CG94	Le Kremlin-Bicêtre - Villejuif	4919	12142	+++
13	D285	CG94	Villejuif	1651	3498	+++
14	E5 / A6B	DIR IDF	Arcueil – Cachan - Le Kremlin-Bicêtre - Villejuif	975	2971	++
15	A6	DIR IDF	Cachan - L'Hay-les-Roses - Villejuif	3867	9347	+++
16	D154	CG94	Le Kremlin-Bicêtre	3861	7509	+++
17	D50	CG94	Le Kremlin-Bicêtre	1183	3512	+++
18	R. Grosmenil / Bd. C. de Géry	CAVB	Villejuif	661	735	+
19	A86	DIR IDF	Fresnes	1927	3906	+++
20 Sud	D126	CG94	Fresnes	1325	1394	++
20 Nord	D126	CG94	Fresnes	707	858	+
21	A6	DIR IDF	Fresnes	66	66	+
22	D57	CG94	Cachan	1599	1807	++
23	R. Henri Barbusse	CAVB	Villejuif	793	1487	++
24	D127	CG94	Cachan	536	536	+
25	D148 / rue Jean Jaurès	CG94	L'Hay-les-Roses	275	466	+
26	D127	CG94	Cachan	646	646	+
27	R. J.Joffrin / R. Griffuelhes	CAVB	Villejuif	413	562	+
28	Av. Karl Marx	CAVB	Villejuif	722	731	+
29	D161	CG94	Arcueil	470	521	+
30	D7	CG94	Villejuif	1753	5021	+++

N°	Source	Gestionnaire	Communes	Population impactée*	Indice agrégé*	Hierarchisation
31	D7	CG94	Villejuif	1538	3448	+++
32	D126	CG94	L'Hay-les-Roses	343	690	+
33	Rue de Verdun	CAVB	Villejuif	121	194	+
34	Rue de Chevilly	CAVB	Villejuif	649	649	+
35	D57-Rue Galliéni	CG94	Cachan	142	142	+

\*la population impactée au-delà des seuils et l'indice agrégé sont calculés à partir des données des cartes de bruit fournies par Bruitparif.

### 5.3.3 Etablissements sensibles en situation de dépassement des valeurs limites

L'analyse croisée des cartes de bruit et des établissements sensibles a permis d'identifier les établissements sensibles exposés à des niveaux de bruit dépassant les valeurs limites.

Les établissements sensibles sont les établissements d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Le tableau suivant liste les établissements concernés, et ceux qui sont situés dans les zones à enjeux pour le bruit routier, présentées au paragraphe 3.3.2.

Commune	Nom de l'établissement	Type d'établissement	Dépassement	Secteur à enjeu concerné
Arcueil	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE PAULINE KERGOMARD	Enseignement	Lden et Ln	14
Arcueil	CRECHE, RAM et PMI CLAUDE BERTHOLLET	Santé ou Action sociale	Lden	-
Arcueil	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE LOUISE MICHEL	Enseignement	Lden	-
Cachan	ECOLE PRIMAIRE PUBLIQUE PAUL DOUMER	Enseignement	Lden	-
Cachan	COLLEGE PAUL BERT	Enseignement	Lden	22
Cachan	HALTE-GARDERIE ET CENTRE DE SANTE EN AUDIOLOGIE	Santé ou Action sociale	Lden	22
Cachan	HALTE-JEUX	Enseignement	Lden	-
Cachan	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE PAUL DOUMER	Enseignement	Lden	-
Cachan	LYCEE PUBLIC GUSTAVE EFFEIL	Enseignement	Lden	-
Fresnes	MINI-CRECHE LA PEUPLERAIE	Enseignement	Lden et Ln	-
Fresnes	CENTRE DE SANTE CENTRE MUNICIPAL DE SANTE	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	-
Fresnes	CENTRE MEDICO-PSYCHOLOGIQUE	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	-
Fresnes	COLLEGE JEAN CHARCOT	Enseignement	Lden et Ln	20 Nord
Fresnes	CRECHES LA SABLONNIERE	Enseignement	Lden	20 Sud
Gentilly	CRECHE CHAPERON VERT	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	5
Gentilly	LYCEE PUBLIC VAL DE BIEVRE	Enseignement	Lden	-
Le KB	HALTE-GARDERIE MARIE-CLAUDE VAILLANT-COUTURIER	Enseignement	Lden et Ln	12
Le KB	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE JEAN ZAY	Enseignement	Lden et Ln	11
Le KB	CENTRE DE PLACEMENT FAMILIAL FONTAINEBLEAU	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	16
Le KB	ECOLE ET COLLEGE PRIVES JEANNE D'ARC	Enseignement	Lden et Ln	17
Le KB	CENTRE COMMUNAL D'ACTION SOCIAL CCAS	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	12

Commune	Nom de l'établissement	Type d'établissement	Dépassement	Secteur à enjeu concerné
Le KB	ECOLE PRIMAIRE CHARLES PEGUY	Enseignement	Lden	16
Le KB	HALTE-GARDERIE CENTRE D'ANIMATION	Santé ou Action sociale	Lden	-
Le KB	LYCEE PUBLIC PIERRE BROSSOLETTE	Enseignement	Lden	-
Le KB	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE ROBERT DESNOS	Enseignement	Lden	-
Le KB	CRECHE COLLECTIVE FRANCOISE DOLTO	Enseignement	Lden	16
Le KB	CPEF ET PMI DU 14 JUILLET	Santé ou Action sociale	Lden	16
L'HLR	LOGEMENT FOYER POUR PERSONNES AGEES RESIDENCE PIERRE TABANOU	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	-
L'HLR	CRECHE FAMILIALE CRECHE FAMILIALE	Enseignement	Lden et Ln	15
L'HLR	CENTRE MEDICO-PSYCHOLOGIQUE CMPP	Santé ou Action sociale	Lden	-
L'HLR	COMMISSION LOCALE D'INSERTION CLI DE L'HAY-LES-ROSES	Santé ou Action sociale	Lden	25
L'HLR	PMI ROBERT FERRER	Santé ou Action sociale	Lden	15
L'HLR	ECOLE PRIMAIRE JARDIN PARISIEN	Enseignement	Lden	-
Villejuif	PMI HENRI BARBUSSE	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	30
Villejuif	COLLEGE DU CENTRE	Enseignement	Lden et Ln	13
Villejuif	CPEF ET PMI STALINGRAD	Santé ou Action sociale	Lden et Ln	31
Villejuif	CENTRE DE SANTE ANNEXE PASTEUR	Santé ou Action sociale	Lden	-
Villejuif	ECOLE PRIMAIRE PUBLIQUE PASTEUR	Enseignement	Lden	-
Villejuif	RELAIS ASSISTANTES MATERNELLES	Santé ou Action sociale	Lden	13
Villejuif	CENTRE DE SANTE PIERRE ROUQUES ET FOYER AREPA LES LOZAITS	Santé ou Action sociale	Lden	28
Villejuif	CENTRE DE SANTE DISPENSAIRE POLYVALENT	Santé ou Action sociale	Lden	13
Villejuif	ECOLE MATERNELLE PUBLIQUE KARL MARX	Enseignement	Lden	28
Villejuif	COLLEGE KARL MARX	Enseignement	Lden	28
Villejuif	GROUPE SCOLAIRE MARCEL CACHIN	Enseignement	Lden	34
Villejuif	EFRAI	Enseignement	Lden	-

## 5.4 Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver

---

### 5.4.1 Définition

---

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

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

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

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

### 5.4.2 Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

---

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

Ainsi l'application d'un seuil de 55 dB(A) en Lden sur le territoire de l'Île-de-France permet déjà de révéler, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du territoire ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores.

Toutefois, ce 1<sup>er</sup> critère apparaît relativement restrictif, dans un contexte d'environnement urbain particulièrement dense. Aussi, il est ici judicieux d'introduire la notion de bruit relatif et donc de privilégier une recherche locale, consistant à identifier des zones de moindre bruit au sein de chaque quartier. Ainsi, le caractère "calme" d'un site est apprécié non seulement par son niveau de bruit absolu, mais également par son écart par rapport aux zones alentours (effet de "sas de calme" créé par un gradient important entre les niveaux de bruit sur les espaces alentours et la zone d'intérêt).

Un **deuxième niveau de sélection** a consisté à ne retenir que des espaces publics.

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

Au-delà d'être des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, ces espaces définis comme zones calmes ont des fonctions de ressourcement, de bien-être et de lieux de loisirs pour les populations.

Aussi les paramètres suivants doivent également être pris en compte :

- L'aspect fonctionnel :
  - Accessibilité – en véhicule, en transport en communs, à vélo, etc.
  - Commodités – présence de bancs, d'éclairage le soir.

- Aménagements - pancartes de localisation, balisage des balades, etc.
- L'aspect humain / relationnel :
  - Convivialité : peut être favorisé par certains aménagements ou être propre au lieu.
- L'ambiance sensible :
  - Eléments naturels : présence de zones arborées, etc.
  - Ambiance sonore : ambiance végétale et animale, sons émanant d'un cours d'eau considérés comme agréables.
  - Esthétique : ambiance visuelle agréable et reposante.
- L'usage et le confort du lieu :
  - Activités : jeux pour enfants, parcours de santé.
  - Propreté : présence de poubelles avec ramassage régulier.
  - Sécurité : éclairage la nuit, éventuellement présence d'un gardien.
- La morphologie de l'espace :
  - Espace de bonne taille, etc.

La détermination des zones calmes a fait l'objet d'échanges avec les communes pour proposer des zones calmes à préserver.

**Certains espaces en cours d'aménagement** (Jardin Panoramique à Cachan, Promenade des berges de l'A6 à Gentilly) situés le long de l'A6 bien que ne répondant pas de part leur situation au critère acoustique qui définit les zones calmes ont été classés en **zones à protéger** (en jaune sur la carte suivante).

La plupart des zones calmes proposées sont de gestion communale à l'exception du Parc des Prés de la Bièvre géré par la CAVB. Toutefois, la CAVB souhaite que le Conseil Général du Val de Marne étudie la possibilité d'intégrer 3 parcs départementaux en zone calme :

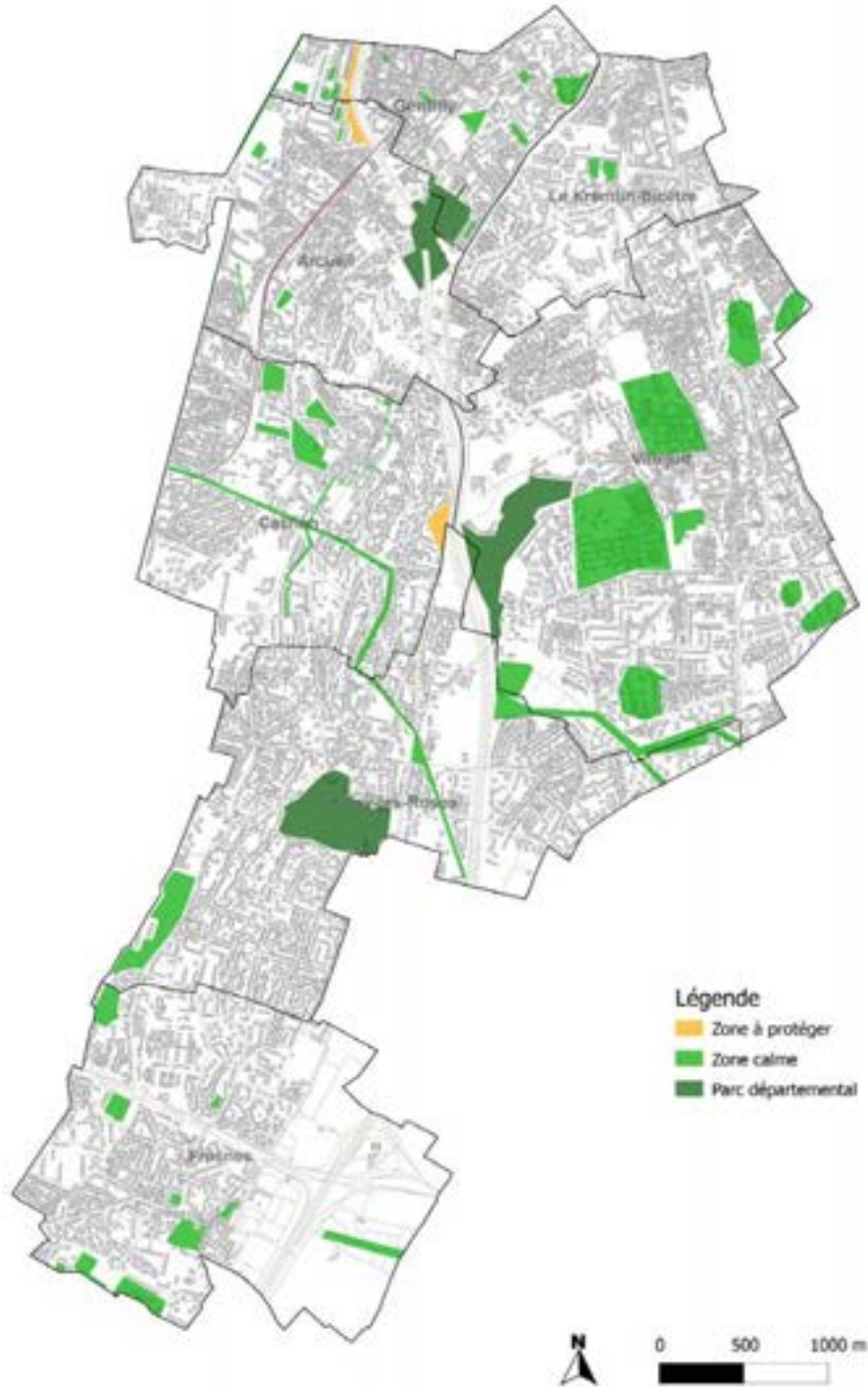
- Le parc départemental de la Roseraie, à l'Hay-les-Roses.
- Le parc départemental des Hautes-Bruyères, à Villejuif.
- Le parc départemental du Coteau à Arcueil et Gentilly.

La planche suivante présente la carte des zones calmes retenues sur le territoire de la CAVB.

## Planche 10 - Carte des zones calmes de la CAVB

CA du Val de Bièvre  
Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Zones calmes



Le tableau suivant décrit ces 55 espaces publics répertoriés :

Type de zone	Commune	Nom usage	Superficie, en m <sup>2</sup>
Calme	Arcueil	Square Reine Blanche	5 459
		Jardins de la Paix	3 585
		Parc Paul Vaillant Couturier	5 976
		Promenade des Aqueducs	3 848
		Jardins sur toit	5 383
		Promenade des Aqueducs	5 838
		Square Chaperon Vert	2 573
	Square Chaperon Vert	1 992	
	Cachan	Promenade du Loing	56 522
		Promenade de la Bièvre	22 173
		Parc Raspail	34 895
		Parc le Vallon	13 472
		Jardin Simonin	9 269
		Cimetière	20 632
	Fresnes	Les Vignes	1 681
		Parc du terrain des prés	26 473
		Parc Ténine	4 471
		Parc des Sports et Promenade du bassin de Tourvoie	13 774
		Espace ouvert au niveau du CEMAGREF	27 736
		Parc du Moulin de Berny	16 335
		Les Jardins de Zarzis	3 811
		Square Clair Vallon	3 060
		Promenade du SOPHORA et Parc André Villette	26 983
		Solarium de la Piscine	2 198
	Gentilly	Mail Médicis	25 948
		Square Kleynoff	1 304
		Jardins de la paix	3 047
		Ilôts Chaperon Vert	2 422
		Ilôts Chaperon Vert	3 611
		Ilot 2 Chaperon Vert	2 665
		Parc Pablo Picasso	12 350
		Espace vert Victor Hugo	24 763
		Aire de jeux G. Péri	2 767
		Square Boulineau	1 895
		Petit Bois Zac Lénine	5 176
		Promenade des Aqueducs	6 703
		L'Haÿ-les-Roses	Aqueduc de la Vanne, de Loing et du Lunain
	Les Jardins de la Bièvre		86 545
	Coulée verte départementale		113 210
	Le Kremlin-Bicêtre	Jardins CHU	7 920
		Jardins CHU	6 296
	Villejuif	Sentier promenade	67 111
		Jardin municipal	25 754
Jardin du CHU Paul Brousse		165 211	
Jardins du CHU Paul Guiraud		273 121	
Parc Paul Eluard		37 142	
Secteur des réservoirs de Paris		62 854	
Les Acacias		25 264	
Complexe sportif Guy Boniface		16 204	
Jardins familiaux		35 093	
Départemental (sous réserve avis du CG 94)	Arcueil-Gentilly	Parc Départemental du Coteau	124 833
	L'Haÿ-les-Roses	Parc départemental de la Roseraie	198 739
	Villejuif	Parc départemental des Hautes Bruyères	189 834
A protéger	Cachan	Jardin panoramique	20 533
	Gentilly	Promenade des berges de l'A6	22 502



## 6. Plan d'actions

---

### 6.1 Orientations stratégiques du territoire

---

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

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin ;

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

Le Plan Local d'Urbanisme de chaque commune quant à lui contient un rappel à l'arrêté préfectoral **relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit**. Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation. Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction. Les documents dont le contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Plan de Déplacements Urbains de la région Ile de France (PDUIF).
- Plan Local de Déplacements de la CAVB.
- Programme Local de l'Habitat, de la CAVB.
- Plan Climat Energie Territoire (PCET), de la CAVB.
- Plans d'Aménagements et de Développement Durable des villes.

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

---

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

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



Le projet de PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Il propose une stratégie autour de 9 grands défis,

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

Ainsi le PDUIF vise entre 2010 et 2020 :

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

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

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

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

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

### 6.1.2 Plan Local de Déplacements de la CAVB

---

Le Plan Local de Déplacements est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Ile-de-France arrêté en décembre 2000, c'est-à-dire qu'il précise localement les moyens et les actions envisageables pour répondre aux orientations du PDUIF dont l'objectif est de rééquilibrer l'usage des différents modes de transports dans la Région via la recherche de la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs, des modes doux et du transport de marchandises par voies ferroviaires et fluviales.



**Le Plan Local de Déplacements de la CAVB** a été approuvé en Conseil communautaire en avril 2006. Il devra être révisé pour être mis en compatibilité avec le nouveau PDUIF dans un délai de 3 ans après l'approbation de ce dernier..

Ses orientations ont une incidence favorable sur l'évolution de l'environnement sonore, et sont récapitulées dans le tableau suivant.

Objectif	Actions	Conséquence en terme d'environnement sonore
Renforcer l'attractivité des transports collectifs	Améliorer le réseau de référence Bus.	Diminution de l'utilisation des véhicules particuliers et donc des niveaux sonores.
	Créer un réseau intercommunal.	Augmentation locale des niveaux de bruit liés à la circulation de nouveaux véhicules à moteurs (bus), et l'augmentation de leur fréquence. La création des giratoires, et le déplacement des arrêts de bus, pour traiter les points durs de circulation vont en faveur d'un meilleur écoulement de la circulation, et d'une diminution des niveaux sonores liés aux phénomènes d'accélération et décélération.
	Développer un service de transport social	
	Traiter les points durs de circulation des bus.	
	Rendre les arrêts de bus accessibles aux PMR	
Elaborer une charte qualité bus		
Etablir une politique cohérente de stationnement au sein du territoire	Harmoniser les réglementations et assurer un contrôle efficace.	Par la politique de stationnement, réduction de l'utilisation de l'automobile pour les déplacements pendulaires.
	Réglementer et aménager les livraisons de marchandises.	Eviter le report de la circulation poids-lourds sur le territoire pendant les heures de livraison non autorisées sur Paris, donc diminuer les nuisances liées à leur passage.
	Améliorer l'enlèvement des véhicules gênants	Participe de la fluidification du trafic.
Requalifier l'espace public par le développement de liaisons douces	Définir des normes de stationnement communes dans les PLU.	Diminution des niveaux sonores, en contribuant à réduire le recours à la voiture pour les déplacements pendulaires (moins d'offre de stationnement) et favorisant les déplacements en vélo (création de places de stationnement)
	Créer un réseau d'itinéraires cyclables.	Augmentation de la pratique des modes actifs au détriment de l'utilisation des véhicules particuliers motorisés et donc diminution des niveaux sonores. Le partage de la voirie permet de diminuer la vitesse pratiquée et les niveaux sonores.
	Créer un réseau d'itinéraires piétons.	
Sensibiliser, informer, évaluer, s'engager	Jalonner les itinéraires piétons et vélos.	
	Informé par la réalisation d'un guide des déplacements.	L'impact sur l'environnement sonore est positif mais non mesurable. Le guide contient des informations notamment sur l'offre de transports alternatifs à la voiture particulière
	S'engager dans une charte d'aménagement de voirie.	Aménagements favorisant l'accessibilité et la circulation des piétons ainsi que les conditions de déplacements des vélos, équilibrant le partage de la voirie... donc favorisant la pratique des modes doux, diminuant la vitesse automobile...
	Evaluer par la création d'un observatoire des déplacements.	Impact non mesurable en termes de niveaux de bruit. L'amélioration de la connaissance des déplacements permettrait de faciliter la mise à jour des cartes de bruit (rues ou zones 30, flux de trafics, etc.), et de mesurer l'effet de certaines actions du PPBE
	Initier des plans de déplacements des entreprises et des administrations.	Rationalisation de l'utilisation des véhicules particuliers motorisés et donc diminution des niveaux sonores.

#### Remarques sur ce document :

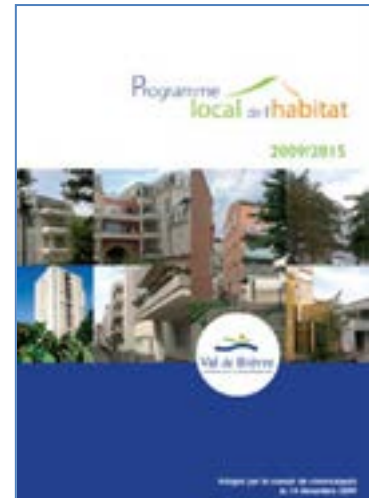
- La stratégie de déplacement a pour objectif de diminuer la part globale de circulation automobile et d'augmenter la part modale des déplacements doux ou en transports collectifs.
- Ces mesures ne pourront s'accompagner de diminutions sensibles des niveaux sonores conséquents que si le nombre global de déplacements n'augmente pas. Dans le cas contraire, il s'agira d'anticiper toute évolution des nuisances sur des secteurs préservés ou déjà fortement exposés à des niveaux de bruit.

### 6.1.3 Programme Local de l'Habitat

Le Programme Local de l'Habitat a été voté en conseil communautaire le 15 décembre 2009. Il cadre la politique de l'habitat du territoire pour la période 2010-2015. Le PLH comprend un diagnostic, un document d'orientations et un programme d'actions. Un bilan a été réalisé pour la période 2010-2012.

La politique de la CAVB se traduit dans le PLH par 4 axes d'intervention, qui se déclinent en orientations puis en actions :

- Produire une offre nouvelle diverse et abordable pour un parcours résidentiel de qualité.
- Tenir compte de l'évolution des modes de vies en construisant les réponses adaptées aux besoins spécifiques des habitants.
- Promouvoir l'innovation et la qualité urbaine environnement de l'habitat en milieu dense.
  - Promotion des démarches HQE et AEU lors des opérations de constructions et de réhabilitations.
- Se doter des outils de connaissance de suivi et d'animation du PLH.



Ces axes se déclinent en orientations puis en actions. Les actions ayant une incidence sur l'environnement sonore sont précisées dans le tableau ci-après :

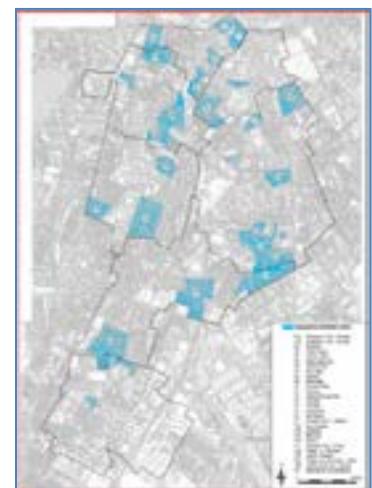
Actions	Conséquence en terme d'environnement sonore
Action 1 : développer une offre nouvelle suffisante et adaptée par la construction et la réhabilitation du parc existant.	Logements neufs mieux isolés vis-à-vis des bruits extérieurs Modification de l'environnement sonore liée aux nouvelles constructions.
Action 4 : participer à la requalification résidentielle des sites d'intérêt communautaire.	Logements réhabilités mieux isolés vis-à-vis des bruits extérieurs, L'action s'est concrétisée par la mise en œuvre d'une opération de rénovation urbaine au Chaperon vert (Arcueil-Gentilly). Une autre opération est envisagée dans un autre secteur de l'agglomération (Sud Villejuif, Nord-est l'Haÿ-les-Roses)
Action 5 : Aider à l'amélioration de l'habitat privé à vocation sociale.	<b>Diagnostic des copropriétés dans le cadre du PIG Habitat dégradé.</b> Ce diagnostic pourra être utile pour déterminer les bâtiments à isoler. Logements mieux isolés à l'environnement extérieur.
Action 21 : favoriser une dynamique collective de prise en compte des enjeux environnementaux dans les constructions et les réhabilitations.	Logements mieux isolés vis-à-vis des bruits extérieurs. Prise en compte du bruit en amont des projets ( <b>Cahier de Recommandations environnementales dans les constructions et réhabilitations</b> ).

#### Commentaires :

L'Observatoire de l'Habitat (action 22 du PLH) réalisé en 2012 permet de faire un bilan à mi-parcours du PLU.

L'action 5 prévoyait un diagnostic de l'état des bâtiments anciens. Pour mieux définir les stratégies à adopter pour résorber l'habitat indigne privé, la CAVB a engagé une étude pré-opérationnelle visant à préparer le lancement d'un Programme d'Intérêt Général (PIG) Habitat dégradé sur le territoire.

Le lancement d'un PIG pourra être l'occasion d'inclure la problématique d'isolation acoustique.



**Remarques sur ce document :**

- La création de logements dans des secteurs proches de transports en commun doit tenir compte des nuisances liées à ces transports dès leur conception (orientation du bâti, organisation des pièces, isolation acoustique du bâtiment, etc.).
- **Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale** a pour objectif la mise en œuvre du projet de développement social et urbain en faveur des habitants des quartiers en difficultés reconnus comme prioritaires. Il contient une orientation concernant l'habitat, le cadre de vie et la gestion urbaine de proximité. Il s'agit notamment de requalifier certaines zones du territoire. Une amélioration du cadre de vie est attendue, et la réduction des nuisances sonores pourrait y contribuer. Les zones du CUCS sont présentées dans le PLH.

**6.1.4 Plan Climat Energie territorial (PCET)**

Le PCET est un projet territorial de développement durable, au même titre qu'un Agenda 21 local. Son objectif est la lutte contre le changement climatique. Les 2 objectifs principaux sont la limitation de l'impact du territoire sur le climat, en réduisant les émissions de GES, et l'adaptation aux changements climatiques. Il a été réalisé en 2012.

La CAVB a déjà réalisé un grand nombre d'actions en matière d'environnement et de développement durable. Certaines ont un impact positif sur l'environnement sonore :

- En matière de rénovation des bâtiments, les cibles environnementales (démarche HQE et AEU) sont systématiquement intégrées.
- En matière de déplacements, on peut citer la mise en place du PLD et du réseau Valouette.



De nouvelles actions sont proposées dans le PCET :

- Réaliser des audits énergétiques (45,5k€). Ces audits peuvent être l'occasion d'inclure la problématique Bruit, pour définir des actions pour améliorer non seulement les performances énergétiques des bâtiments, mais également leurs performances d'isolation acoustique vis-à-vis des bruits extérieurs. A noter que la région subventionne les audits énergétiques des bâtiments à hauteur de 25% sur une dépense éligible de 100k€.
- Remplacer certains de ses véhicules et des Navettes Valouette par des véhicules électriques ou hybrides. Cette action permettrait également de diminuer l'impact acoustique des véhicules de la CAVB, ce type de véhicules étant moins bruyants que les véhicules classiques au gazole ou sans plomb. L'incidence reste toutefois très faible à l'échelle des flux de trafic.

**6.1.5 PADD des villes**

Le PADD constitue une pièce du Plan Local d'Urbanisme établi par chaque commune. Il présente les orientations de la Ville à long terme en matière de développement. L'amélioration du cadre de vie constitue un des objectifs du PADD.

Commune	Date du PLU
Arcueil	Adopté le 28 juin 2007. Modifié en janvier 2012.
Cachan	Approuvé le 2 décembre 2010.
Fresnes	Approuvé le 10 février 2011. Mis à jour en 2012.
Gentilly	Approuvé le 26 avril 2007. Modifié en février 2012.
L'Hay-les-	Approuvé le 3 octobre 2006.

Commune	Date du PLU
Roses	Modifié en octobre 2010.
Le Kremlin-Bicêtre	Approuvé le 20 octobre 2005. Modifié en avril 2012.
Villejuif	POS en cours de révision. PADD adopté le 20 octobre 2011.

Une analyse de l'impact du PADD sur l'environnement sonore et des liens possibles avec le PPBE est présentée ci-après commune par commune.

Actions – Orientations du PADD	Effet sur l'environnement sonore Compatibilité avec les objectifs du PPBE
<b>Arcueil</b>	
Améliorer le cadre de vie : qualité des projets, mise en valeur du patrimoine, améliorer les déplacements.	Meilleure prise en compte de la qualité acoustique en amont des projets
Renforcer le rayonnement économique : attractivité, et dynamique commerciale.	Hausse des niveaux sonores peut être générée par les déplacements liés aux emplois créés
<b>Intégrer les questions environnementales</b> : nuisances liées aux infrastructures, qualité de l'air, inciter les démarches environnementales dans les projets. <b>Cela se traduit notamment, pour le bruit, par l'application des principes suivants : éviter l'implantation d'habitat à proximité des autoroutes sur les sites exposés, veiller à assurer une qualité acoustique des logements situés le long des principaux axes routiers, et lutter contre les nuisances sonores.</b>	Réduction des nuisances sonores. Anticipations pour les projets Meilleure isolation du bâti Prise en compte du bruit en amont des projets, et via le PLU
<b>Cachan</b>	
Densifier de façon raisonnée les secteurs présentant un potentiel d'évolution. Maintenir une offre plus complète notamment pour les jeunes ménages et les personnes âgées.	Impact de la construction sur la propagation du bruit Assurer la prise en compte des nuisances en amont des projets
Maintenir la qualité de vie en s'appuyant sur les éléments forts de l'identité cachanaise. Maîtriser la consommation énergétique. <b>Limiter les nuisances</b> et préserver la population des risques : - La prolongation du mur antibruit de l'A6. - La réalisation d'aménagements le long des axes bruyants, ou réflexions sur les hauteurs et les occupations des bâtiments les plus exposés, notamment le long de l'avenue A. Briand et la RD126.	Diminution des nuisances sonores Réduire les niveaux de bruit Préserver les zones calmes
Poursuivre un développement économique générateur d'emplois endogènes. Poursuivre les efforts d'amélioration du réseau viaire	Diminution du bruit lié à la voirie Réduire les niveaux de bruit
<b>Fresnes</b>	
Offre diversifiée en logements	Prendre en compte le bruit en amont
Equipements publics rénovés et de proximité	Prise en compte de l'isolation acoustique dans les travaux de rénovation des bâtiments
Déplacements facilités : restructuration du réseau pour limiter les flux de transit, aménager un axe structurant, limiter la vitesse et la circulation en centre-ville, renforcer les liaisons douces, améliorer la desserte en transports en commun	Diminution l'impact lié au bruit routier. Réduire les nuisances à la source
Environnement naturel et urbain, étendu et durable : aménagement des espaces verts, des entrées de ville, protection du patrimoine, prise en compte des risques et nuisances	Préservation des zones calmes Réduire les nuisances sonores liées aux voiries
<b>Gentilly</b>	
Une ville populaire aux portes de Paris : maintenir et développer l'offre de logement social, valoriser la diversité d'habitat, développer les transports et l'accessibilité pour tous, favoriser le renouvellement urbain.	Diminution des nuisances par les incitations à ne pas prendre la voiture, et le développement des transports alternatifs. Réduction des nuisances sonores Prévention de nouvelles nuisances pour les nouveaux projets. Nécessité de prendre en compte le bruit en amont.

Actions – Orientations du PADD	Effet sur l'environnement sonore Compatibilité avec les objectifs du PPBE
Une ville dynamique au carrefour de multiples coopérations : conforter le développement économique, être au cœur des grands pôles de développement, développer l'emploi local, revitaliser le commerce.	Les emplois génèrent des déplacements, et peuvent induire localement des hausses des niveaux sonores. La mise en place des PDE a pour objectif de prévenir ou réduire les nuisances liées aux déplacements générés par les entreprises
Une ville solidaire ouverte aux échanges et à l'innovation : améliorer et développer les maillages viaires et les espaces publics, renforcer les espaces verts, poursuivre l'aménagement du centre ville, valoriser le patrimoine, <b>réduire les risques et nuisances dont les nuisances sonores (Bvd périphérique, A6a, et A6b).</b>	Réduction des nuisances sonores dans les zones d'aménagements de voiries (renouvellement du revêtement, réduction des vitesses, etc.). Réduction des nuisances sonores dans les zones exposées.
<b>L'Hay-les-Roses</b>	
Accompagner l'évolution de la population : développer le logement social de qualité, inciter la construction de logements diversifiés, réhabiliter ou créer de nouveaux équipements.	Modification de la propagation du bruit par les constructions Augmentation du bruit routier liée aux déplacements générés par l'habitat nouveau Meilleure isolation du bâti Prise en compte en amont du bruit dans les projets Réduction des nuisances
<b>Se soucier ensemble de notre environnement : demander le classement en point noir bruit des habitations situées le long de l'autoroute, demander l'isolation acoustique et la couverture de l'A6, élargir et requalifier les passages sous l'autoroute. Le PLU prévoit notamment la création d'une zone de protection entre les quartiers d'habitat et les secteurs d'activités, pour réduire les nuisances sonores.</b>	Réduction des niveaux de bruit liés à l'autoroute A6
Rendre la vie et la ville plus facile – Combattre les inégalités de territoire : réaménager les axes structurants en boulevards urbains, affiner le maillage des quartiers...	Réduction des nuisances par des modifications liées aux aménagements de voirie Prévention des nouvelles nuisances
Dynamiser et susciter le développement économique : s'appuyer sur l'axe de la RN7, ...	Hausse des niveaux de bruit peut être observé par le trafic généré par les nouveaux emplois.
<b>Le Kremlin-Bicêtre</b>	
Opération de la ZAC Fontainebleau	Impact sur la propagation du bruit Prise en compte en amont du bruit dans la conception du projet
Privilégier les opérations de réhabilitation des logements	Réduire les nuisances par une meilleure isolation des logements
Encourager les modes doux de déplacements	Réduire la place de la voiture et donc les nuisances
Réaliser un plan de circulation local	Impact fort sur la répartition des flux de trafics sur les voiries. Attention aux reports de trafics sur des axes peu circulés, qui risquent de créer de nouvelles nuisances. Problématique Bruit à intégrer en amont pour anticiper les impacts.
<b>Lutter contre les nuisances sonores :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Aménagement des voies : politique de réduction des vitesses, de stationnement et de partage équitable des espaces public</li> <li>- Traitement des abords de voies, réalisation de bâtiments écrans ou d'écrans acoustiques</li> <li>- Protections acoustiques, avec application du classement des voies, et mise à jour du règlement du PDU</li> </ul>	Très positif Réduire les nuisances, Prévenir les nouvelles nuisances
Valorisation du patrimoine non bâti, espaces verts	Participe à la préservation des zones calmes, sur le critère qualitatif.
<b>Villejuif</b>	
Maintenir la diversité de l'habitat et des populations : offre diversifiée de logements, zones de mixité sociale autour de la RD7, renouvellement urbain dans le parc social ancien, quartiers pavillonnaires préservés	Meilleure isolation des bâtiments anciens. Prise en compte du bruit en amont des projets Préservation des espaces de qualité

Actions – Orientations du PADD	Effet sur l'environnement sonore Compatibilité avec les objectifs du PPBE
Poursuivre le dynamisme économique : créations d'emplois, d'équipements, de nouveaux moyens de transports	Contribution à une hausse des trafics et donc du bruit routier lié aux déplacements générés par les emplois créés. La création de nouveaux moyens de transport vise à réduire l'augmentation du trafic. Prévention des nuisances via le développement des PDE.
Faciliter la vie des piétons et des cyclistes en repensant la place de la voiture : développement d'un réseau d'itinéraires alternatifs, requalification des grands axes structurants	Réduction des nuisances sonores liées aux requalifications de voirie, le développement de zones 30, l'incitation à utiliser les modes doux. Réduction des nuisances sonores
<b>Protéger l'environnement</b> en développant le réseau des espaces verts publics et privés : développement d'une trame verte	Préservation des zones calmes

## 6.2 Objectifs pour le territoire

### Dans les zones de dépassements de seuils :

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

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

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

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

## 6.3 Recensement des actions passées et programmées sur le territoire

Les différents partenaires de l'aménagement du territoire, aussi bien que les services internes ont été sollicités en amont pour transmettre les documents à leur disposition.

A noter que les gestionnaires d'infrastructures doivent également réaliser un plan de prévention pour la voirie qui supporte un trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an ou 30 000 passages de trains, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions ou 60 000 passages dans un premier temps :

- Ce premier PPBE pour les voies routières nationales de plus de 6 millions de véhicules par an et voies ferrées de gestion RATP de plus de 60 000 passages sur le département du Val de Marne a été mis en consultation du public pour une période de 2 mois à partir du 15 novembre 2012.
- La révision du PPBE Etat élargi aux voies de 2<sup>ème</sup> échéance (voies supportant un trafic entre 3 et 6 Millions de véhicules/an ou entre 30 000 et 60 000 passages de trains) intégrera les informations pour les voies ferroviaires de gestion RFF.



- Le Département n'a pas achevé la démarche, la réalisation du PPBE est en cours.

### 6.3.1 Actions relevant de l'Etat, pour les voies routières

Le projet de PPBE de l'Etat, dans le département du Val de Marne, a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 15 novembre 2012 au 15 janvier 2013.

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

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

#### Mesures réalisées depuis 1998 :

Des mesures de préventions sont mises en place sur l'ensemble du territoire national :

- La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles (arrêté du 5 mai 1995 et 8 novembre 1999). Le projet fait l'objet d'une étude d'impact, et les niveaux de bruit doivent respecter des niveaux seuils, par une action à la source ou ses abords, voire un traitement sur le bâti si nécessaire. Cette règle permet d'éviter la création de nouveau PNB.
- La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes (arrêté du 30 mai 1996, relatif au classement sonore des voies). Des prescriptions d'isolation doivent être respectées pour les nouvelles constructions situées dans les secteurs affectés par le bruit au titre du classement des voies, qui a été arrêté par le préfet le 3 janvier 2002 en Val de Marne.

Des mesures de réduction du bruit ont été mises en place pour résorber les points noirs bruit, sur la période 1998-2008.

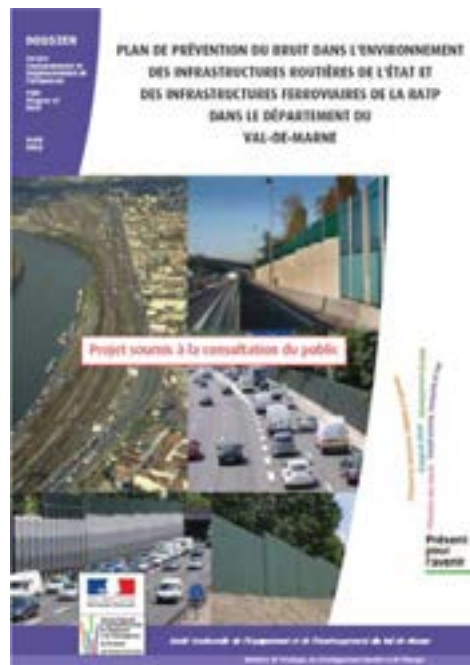
Au niveau de l'agglomération du Val de Bièvre :

Axe	Communes	Type d'opération	Actions	Date	Impact acoustique	Coût
A6b	Le KB, Gentilly	Dépose et reconstruction des couvertures	Ecrans, parement acoustiques sur les pénétrants, enrobés acoustiques sur 1900m	2001	28 bâtiments 108 habitants	1,7 M€
A6	Gentilly, Arcueil, Le KB, Cachan, Villejuif, L'Hay Les Roses	Isolation de façade	Isolation de façade, sur un linéaire de 6000m	Dès 2002	71 habitations	-
A86	Fresnes	Protections phoniques et couverture	Protection sur toute la traversée de la commune, sur un linéaire de 1370m	Dès 1997	10 bâtiments 594 habitants	-

#### Mesures programmées ou envisagées pour la période 2010-2013 :

Les mesures de préventions s'appuient sur la réglementation en vigueur avec :

- La révision du classement sonore des infrastructures de transports terrestres, prévue pour fin 2013 début 2014.



- L'attestation de prise en compte de la réglementation acoustique à l'achèvement des travaux de bâtiments d'habitations neufs (décret n°2011-604 du 30 mai 2011), pour les bâtiments dont le permis de construire aura été demandé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2013.

Au niveau de l'agglomération du Val de Bièvre, le tableau liste ces actions :

Axe	Communes	Type d'opération	Actions	Date	Impact acoustique	Coût
A6	Arcueil, Le KB, Gentilly	Requalification de la couverture acoustique	Damiers phoniques, couvertures légères et couvertures lourdes sur 1650m de long	Travaux fin en 2012	34 bâtiments 429 habitants	120 M€
A6	Gentilly, Arcueil, Le KB, Cachan, Villejuif, L'Hay Les Roses, Cachan	Etudes	Diagnostic acoustique	Mesures faites en 2010	251 bâtiments 2871 habitants	-

Le diagnostic acoustique sur l'A6 avait pour objectif de valider les modélisations sur le terrain, et faire un état des lieux des niveaux de bruit, d'analyser les bâtis, avant de mener une étude de dimensionnement permettant de simuler les niveaux de bruit après la mise en place de nouvelles protections. Les secteurs particulièrement pris en compte sont le quartier du Coteau à Cachan, et la Cité de Castors Parisiens à L'Hay Les Roses.

**A titre informatif :**

Pendant la période d'élaboration du projet de PPBE la Présidente de la CAVB a adressé un courrier aux services de l'Etat dans le cadre de la consultation du PPBE Etat pour regretter l'absence d'actions concrètes visant à résorber les nombreux PNB présent sur le territoire de l'agglomération du Val de Bièvre le long des autoroutes.

### 6.3.2 Actions relevant de la RATP

Les actions réalisées et prévues par la RATP figurent dans le PPBE de l'Etat (voir chapitre ci-avant). Les éléments suivants peuvent être précisés.

La RATP a intégré l'acoustique dans ses axes de développement. 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 meules 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.

La CAVB est concernée par le RER B, et la RATP a fourni des éléments relatifs à la résorption des PNB le long de son réseau.

**Mesures réalisées depuis 1998 :**

Spécifiquement sur le territoire de la CAVB :

Axe secteur	Communes	Type d'opération	Actions	Date	Impact acoustique	Coût
RATP	Gentilly, Arcueil, Cachan	Changement de matériel : MI79 rénové et MI84	-	-	12 bâtiments 40 habitants	-

**Mesures programmées ou envisagées pour la période 2010-2013 :**

Spécifiquement sur le territoire de la CAVB :

Axe secteur	Communes	Type d'opération	Actions	Date	Impact acoustique	Coût
RER B	Gentilly, Arcueil, Cachan	Pose de traverses béton		-	12 bâtiments 40 habitants	-
RER B	Arcueil, Cachan, Gentilly	Isolation de façade	Isolation de façade pour les PNB situés en ZBC 3, 4 et 5	2011-2015	22 bâtiments 30 habitants	

Sur le territoire de la CAVB, 22 logements sont classés PNB le long du réseau RATP.

Les échanges avec les communes concernées ont abouti à la décision de réaliser des traitements d'isolation de façades pour les bâtiments identifiés, les travaux devraient être réalisés sous 3 ans. La RATP a constitué un dossier de demande de subventions auprès de l'ADEME (décision en septembre 2013). Il sera nécessaire d'informer les riverains, de réaliser des diagnostics d'isolations dans chaque logement puis d'engager les travaux nécessaires. Les actions sont cofinancées par la RATP, l'ADEME, le CG94.

### 6.3.3 Actions relevant de la Ville de Paris

La Ville de Paris élabore actuellement son projet de PPBE.

Parmi les actions nouvelles, 5 mesures sont prises en vue de réduire l'impact du boulevard périphérique, et auront une incidence sur le territoire de Val de Bièvre.

- Mesure 1 : améliorer la connaissance des composantes du trafic routier.
- Mesure 12 : réduire la limitation de vitesse réglementaire sur le boulevard périphérique (passage de 70 km/h au lieu de 80 actuellement). Echéance 2014 – Budget 100 k€.
- Mesure 13 : expérimenter et déployer des revêtements de chaussée phoniques sur les voies rapides.
- Mesure 14 : réaliser des études de faisabilité pour minimiser l'impact acoustique du boulevard périphérique.
- Mesure 20 : diffuser des messages d'information aux usagers du périphérique sur l'impact sonore de la vitesse la nuit.

Les tests réalisés au niveau de la Porte de Vincennes sur les nouveaux revêtements montrent un gain d'environ 7 dB(A) au niveau de la voie, et de l'ordre de 4 à 5 dB(A) au niveau d'habitations.

Les communes ont la possibilité de solliciter la Ville de Paris pour la mise en place de ces nouveaux revêtements acoustiques plus performants en présentant un dossier technique à la ville de Paris.

#### A titre informatif :

Les communes de Gentilly et du Kremlin Bicêtre étant impactées par des niveaux de bruit dépassant largement les seuils réglementaires au niveau de la Porte de Gentilly (voir rapport BRUITPARIF de 2010), la Direction de l'environnement de la CAVB a adressé un courrier pour demander à la ville de Paris d'expérimenter ces nouveaux revêtements phoniques sur le périphérique au niveau de la Porte de Gentilly.

### 6.3.4 Actions relevant du Conseil Général du Val de Marne

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

Le Conseil Général a rédigé un courrier de réponse à la CAVB, daté du 30 avril 2013, qui précise les engagements du CG94 dans la lutte contre le bruit. L'intégralité du courrier est fourni en annexe 4 du document.

Depuis 2000, le Département mène une politique volontariste de lutte contre le bruit, qui s'est développée autour des axes suivants :

- Contribuer à une meilleure connaissance et à l'amélioration de l'environnement sonore départemental.
- Développer une sensibilité environnement des Val de Marnais dans la lutte contre le bruit.
- Favoriser la coopération entre tous les acteurs du bruit.
- Prendre en compte le bruit en amont et en aval des projets départementaux.

Pour y parvenir, la collectivité s'est dotée de plusieurs outils d'information environnementale :

- La création en 2003 de l'Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore.
- La réalisation de la cartographie départementale du bruit.
- L'acquisition de stations permanentes de mesure du bruit et la réalisation de campagnes de mesures de bruit.

Le tableau suivant présente les principales actions menées au niveau du département :

#### Actions réalisées, engagées et prévues :

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG94	Faciliter l'accès à l'information et à l'expertise : Réalisation de la cartographie départementale Mise en ligne d'une visionneuse cartographique des cartes de bruit Mise à jour des bases SIG et diffusion	NC	NC	NC	NC
CG94	Création de l'ODES, partenariats avec Bruitparif en termes de cartographies, et de mesures de bruit. Sensibilisation des scolaires.	NC	Depuis 2003	Amélioration de la connaissance	NC
CG94	Information sur le bruit des aéronefs d'Orly : listes d'associations, relai des informations disponibles sur le trafic, les mesures de bruit, l'aide à l'insonorisation Réalizations d'études sur le bruit aérien généré par Orly, financement des associations de lutte contre le bruit aérien.	NC	NC	NC	NC
CG94	Partenariats avec les gestionnaires d'infrastructures pour mettre en place des protections phoniques le long des grands axes (écrans antibruit, couverture A6b, couverture RER A).	NC	NC	Résorber les nuisances sonores	NC
CG94	Prise en compte de l'acoustique dans la construction ou la réhabilitation des collèges et crèches	NC	NC	NC	NC
CG94	Favoriser l'usage des transports en commun : remboursement en partie d'abonnement aux transports, développement des réseaux (bus, tramways, cyclables...)	NC	NC	NC	NC
CG94	Réalisation du PPBE des voies départementales circulées par plus de 3 millions de véhicules par an	NC	2012-2013	Obligation réglementaire	NC
CG 94	Mise en place de béton bitumineux acoustique à granulométrie fine	NC	-	Réduire le bruit à la source	NC

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG 94	Création de zones de « ressourcement » telles que dans le Parc des Hautes Bruyères par l'édification d'une butte de terre le long de l'autoroute A6 et par la mise en valeur du « jardin du silence » une zone encaissée et protégée du bruit	NC	-	Préserver les zones calmes	NC

### Actions réalisées au niveau des voiries départementales situées sur le territoire de la CAVB

Le Conseil Général recense actuellement de manière exhaustive l'ensemble des opérations réalisées durant les 10 dernières années sur leur réseau traversant la CAVB.

Le tableau ci-dessous en présente la synthèse pour les années 2003-2006-2007 et 2011.

Date	Commune	RD	Nom de la voirie	Coût TTC
<b>Transports collectifs</b>				
2011	Cachan	RD 157	Pôle Arcueil Cachan	1 700 000 €
2011	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Av. du général de Gaulle	2 500 000 €
<b>Requalification de voirie</b>				
2003	Arcueil	RD 161	Av. Laplace	10 824 000 €
2006	Arcueil	RD 154 B	Av. du Général Malleret Joinville	1 600 000 €
2006	Arcueil	RD 161	Av. Paul Vaillant Couturier	1 300 000 €
2007	Arcueil	RD 161	Rue Lénine	450 000 €
2007	Arcueil	RD 262 A	Av. Salvador Allendé	2 000 000 €
2003	Cachan	RD 127	Av. C. Mericourt	1 830 000 €
2006	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	1 350 000 €
2007	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	800 000 €
2006	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	2 000 000 €
2007	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	1 455 000 €
2011	Fresnes	RD 268	Av. de la République	300 000 €
2011	Fresnes	RD 126	Av. Herriot	300 000 €
2007	Gentilly	Sur plusieurs RD	Centre ville	2 500 000 €
2007	Gentilly	RD 150	Av. P.V. Couturier	20 000 €
2007	Gentilly	RD 127 B	Rue d'Arcueil	240 000 €
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Rue Cosarde, Rue Gravereaux	1 525 000 €
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 126	Av. P.V. Couturier	900 000 €
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Av. H. Barbusse	700 000 €
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 126	Av. J. Mermoz	435 000 €
2006	Le Kremlin-Bicêtre	RD 154	Av. Charles Gide	2 160 000 €
2007	Le Kremlin-Bicêtre	RD 150 A	Rue R. Salengro	1 150 000 €
2006	Villejuif	RD 148	Av. de la République	350 000 €
2007	Villejuif	RD 107	Av. Stalingrad	50 000 €
<b>PODSR</b>				
2006	Arcueil	RD 126 B	Rue Gabriel Péri	31 000 €
2006	Arcueil	RD 259	Rue Cauchy	49 000 €
2003	Cachan	RD 254 / RD 127	Carrefour:	100 000 €
2003	Cachan	RD 250	Rue des Saussaies	52 000 €
2011	Cachan	RD 126	Av. Gabriel Péri	31 000 €
2006	Gentilly	RD 127 B	Rue d'Arcueil	30 000 €
2006	Gentilly	RD 127 B	Rue d'Arcueil	80 000 €
2006	Gentilly	RD 150	Av. Jean Jaurès - Pdt. Wilson	15 000 €
2011	Gentilly	RD 150	Av. du President Wilson	55 000 €
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 255 A		
2006	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Av. Flouquet	19 000 €
2011	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Av. Jules Gravereaux	72 000 €
2011	Villejuif	RD 148	Av. de la République	48 000 €
<b>Piste cyclable</b>				
2011	Cachan	RD 157	Av. Léon Blum	1 600 000 €
2011	Gentilly	RD 127	Av. Raspail	1 200 000 €
2003	Le Kremlin-Bicêtre	RD 150	Rue Convention	38 000 €
<b>Revêtement de chaussée</b>				
2007	Arcueil	RD 126 A	Rue C. Desmoulins	150 000 €

Date	Commune	RD	Nom de la voirie	Coût TTC
2007	Arcueil	RD 127	Rue de la Convention	250 000 €
2011	Cachan	RD 157	Av. Provigny	70 000 €
2011	Cachan	RD 157	Av. Camot	180 000 €
2006	Fresnes	RD 86 A	Av. Paul Vaillant Couturier	54 000 €
2006	Fresnes	RD 267 B	Rue Maurice Tenine	44 000 €
2006	Gentilly	RD 262 A	Rue Nicolas Debray	3 390 000 €
2006	Gentilly	RD 150	Av. Jean Jaurès	49 000 €
2007	Gentilly	RD 262	Av. Pasteur	160 000 €
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Av. Laroumes	
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Av. Général de Gaulle	120 000 €
2006	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Av. du Général Leclerc	80 000 €
2006	L'Haÿ-les-Roses	RD 160	Rue de la Cosarde	160 000 €
2006	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Av. Flouquet	177 000 €
2007	L'Haÿ-les-Roses	RD 254	Av. A. Briand	260 000 €
2011	L'Haÿ-les-Roses	RD 127	Carrefour Petit Robinson	90 000 €
2011	Le Kremlin-Bicêtre	RD 154	Av. Michelet	130 000 €
2003	Villejuif	RD 148	Av. L. Aragon	30 000 €
2003	Villejuif	RD 161	Av. Paul Vaillant Couturier	55 000 €
2006	Villejuif	RD 161	Av. Paul Vaillant Couturier	47 000 €
2006	Villejuif	RD 285	Av. de Paris	107 000 €
2007	Villejuif	RD 7	Voie Basse	415 000 €
2011	Villejuif	RD 148	Av. de la République	70 000 €
<b>Réduction des vitesses de circulation</b>				
2003	L'Haÿ-les-Roses	RD 148	Rue J. Jaurès	110 000 €
2003	Villejuif	RD 286 A	Carrefour:	305 000 €

### 6.3.5 Actions relevant du Conseil Général des Hauts-de-Seine

La RD920 est le seul axe géré par le Conseil Général des Hauts-de-Seine et qui concerne le territoire de la CAVB.

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine élabore actuellement son PPBE.

A ce jour, aucune action concernant la RD 920 le long des communes d'Arcueil et de Cachan n'est à l'ordre du jour.

### 6.3.6 Actions relevant de la CAVB

Les principales actions, ayant une incidence sur l'environnement sonore, réalisées par la CAVB depuis les 10 dernières années, sont les suivantes :

- Elaboration du Plan Local de Déplacement, en 2006 :
  - Améliorer le réseau de référence bus, avec la RATP et le STIF.
  - Création du réseau de transport Valouette depuis 2007. Ce service, exploité par la RATP, compte 7 lignes de midibus, gratuit pour les usagers, il est entièrement financé par la CAVB.
  - Développement des itinéraires cyclables (57 km prévus).
- Création de zones 30 et limitations de voies à 30 km/h, pour les voies communautaires :
  - 65 rues actuellement limitées à 30 km/h.
  - 14 zones 30 réalisées et prévues.
- Mise en place d'actions de sensibilisation autour de la thématique du bruit en milieu scolaire et parascolaire. La CAVB a également organisé le 6<sup>ème</sup> forum des écocitoyens sur ce thème en 2012.

### 6.3.7 Actions relevant des communes de la CAVB

Le tableau suivant présente une synthèse des actions menées par les communes depuis les 10 dernières années. Ce tableau est issu des éléments recueillis par la CAVB auprès des communes.

Commune	Actions	Description	Date
Arcueil	Etude d'impact acoustique ZAC Voltaire – Chaperon Vert	Rénovation d'un quartier de 14 ha, avec des démolitions, réhabilitations, restructurations d'habitat	2006
Gentilly	Travaux d'isolation acoustique	Changement de vitrage pour des établissements sensibles	1996-2007
	Gestion des plaintes	Nuisances liées au survol des hélicoptères au Nord de la commune	2012
	Arrêté municipal sur le bruit	Bruits de voisinage	2000
Le KB	Limitation à 30 km/h	Plusieurs rues	1999-2000
	Mesures de bruit	Par Bruitparif, le long de la RN7, av Fontainebleau	2007
Villejuif	Etude d'impact acoustique ZAC Aragon		2011
	Travaux d'isolation acoustique	Au niveau d'écoles, changement de fenêtres	2010-2012
Fresnes	Diagnostic acoustique municipal et plan d'action	Recensement des plaintes, activités et infrastructures bruyantes, établissements sensibles, mesures de bruit, consultation des acteurs locaux	2004
	Etude acoustique ZAC de la Cerisaie	Optimisation du plan d'aménagement – Isolements minimums des bâtiments	2010
L'Hay Les Roses	Mesures de bruit	Par Bruitparif, rue Ulysse Benne près A6a/A6b	2007
Cachan	Gestion des plaintes	Nuisances liées à l'A6b (quartier du Coteau)	2012
	Mesures de bruit Bruitparif	Par Bruitparif : quartier du Coteau	2012

### 6.3.8 Impact des actions passées et prévues sur les secteurs à enjeux

Sur la base des éléments recueillis sur le terrain et auprès des différents acteurs concernés (gestionnaires d'infrastructures et communes), une hiérarchisation a été réalisée au niveau des zones à enjeux, avec une indication sur les actions déjà réalisées, et celles qui sont programmées.

Le tableau présente les informations par secteur, et la carte suivante présente la carte de synthèse pour les zones à enjeux.

N°	Source	Gestionnaire	Commune(s) concernée(s)	ACTIONS REALISEES ET PREVUES		Priorité d'action
				Déjà réalisées	Prévues	
1	D161	CG94	Arcueil	Travaux de requalification de la RD	-	Travaux réalisés
2	D920	CG92	Arcueil-Cachan	-	Requalification après 2019	A traiter
3	Av. Lénine / Av. Richaud	CAVB	Arcueil Gentilly	Travaux d'aménagement et de sécurisation sur la partie Arcueil - en 2012 – en vue de réduire la vitesse - Réfection de la chaussée	-	Travaux prévus
4	D127	CG94	Arcueil	Existence d'une zone 30 Rue de la Convention en bon Etat	-	Travaux réalisés
5	E5 / A6A	DIR IDF	Arcueil-Gentilly	-	Cf PPBE Etat	A traiter
6	D920	CG92	Cachan	-	Requalification après 2019	A traiter
7	Périphérique	Paris	Gentilly	-	Cf PPBE de Paris	A traiter
8	D50	CG94	Gentilly	-	-	A traiter
10	Périphérique	Paris	Gentilly	-	Cf PPBE de Paris	A traiter
11	Périphérique	Paris	Le KB	-	Cf PPBE de Paris	A traiter
12	D7	CG94	Le KB, Villejuif	Requalification de la voirie réalisée	-	Travaux réalisés
13	D285	CG94	Villejuif	-	Mise en place du tramway T7	Travaux prévus
14	E5 / A6B	DIR IDF	Arcueil – Le KB – Villejuif – Cachan	-	Cf PPBE Etat	A traiter
15	A6	DIR IDF	Villejuif – L'HLR	-	Cf PPBE Etat	A traiter
16	D154	CG94	Le KB	-	-	A traiter
17	D50	CG94	Le KB	-	-	A traiter
18	R. Grosmenil / Bd. C. de Géry	CAVB	Villejuif	-	Renouvellement de l'enrobé de chaussée	Travaux prévus
19	A86	DIR IDF	Fresnes	-	Cf PPBE Etat	A traiter
20 Sud	D126	CG94	Fresnes	Requalification de l'av E. Herriot, incluant tracé du TVM	-	Travaux réalisés
20 Nord	D126	CG94	Fresnes	-	-	A traiter
21	A6	DIR IDF	Fresnes	-	Cf PPBE Etat	A traiter
22	D57	CG94	Cachan	-	Requalification voirie	Travaux prévus
23	R. Henri Barbusse	CAVB	Villejuif	Existence d'une zone 30 sur une partie du tracé	Renouvellement de l'enrobé de chaussée	Travaux prévus



N°	Source	Gestionnaire	Commune(s) concernée(s)	ACTIONS REALISEES ET PREVUES		Priorité d'action
				Déjà réalisées	Prévues	
24	D127	CG94	Cachan	Requalification voirie	-	Travaux réalisés
25	D148 / rue Jean Jaurès	CG94	L'HLR	-	-	A traiter
26	D127	CG94	Cachan	-	-	A déclasser
27	R. J. Joffrin / R. Griffuelhes	CAVB	Villejuif	-		A traiter
28	Av. Karl Marx	CAVB	Villejuif	-		A traiter
29	D161	CG94	Arcueil	-	Des travaux seront réalisés dans le cadre de la réouverture de la Bièvre	A traiter
30	D7	CG94	Villejuif	-	Requalification RD7	Travaux prévus
31	D7	CG94	Villejuif	-	Travaux en cours – Arrivée du tramway	Travaux prévus
32	D126	CG94	L'HLR	-	-	A traiter
33	Rue de Verdun	CAVB	Villejuif	-	-	A traiter
34	Rue de Chevilly	CAVB	Villejuif	-	-	A traiter
35	D57 – rue Galliéni	CG94	Cachan	-	-	A traiter

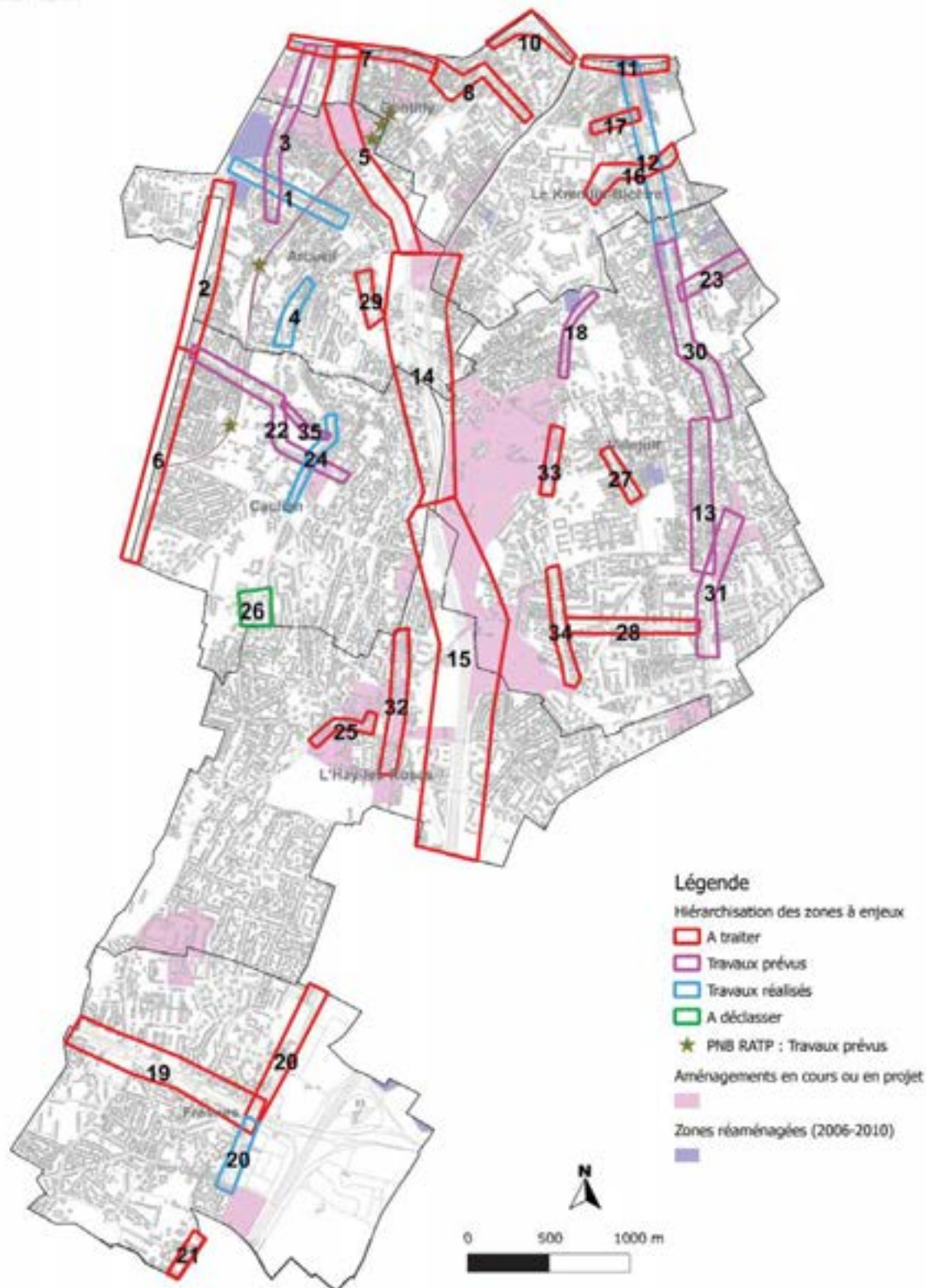
Par ailleurs, concernant les Points Noirs Bruit le long du RER B, des travaux d'isolation des logements sont programmés par la RATP.

## Planche 11 - Synthèse des zones à enjeux

CA du Val de Bièvre  
Plan de prévention du bruit dans l'environnement

Synthèse des enjeux

Document n° 17 - 09/2010



## 6.4 Programme d'actions pour les 5 ans à venir :

Le diagnostic a montré que l'essentiel des nuisances sonores sur le territoire de l'agglomération du Val de Bièvre provenait des infrastructures routières dont la CAVB n'était pas gestionnaire.

Une partie des actions proposées visent donc à inciter les gestionnaires à poursuivre les études pour prendre en compte les nuisances sonores subies par les habitants au niveau des zones à enjeux identifiées par le diagnostic, et de mettre en place des actions pour réduire leur impact.

Les autres actions relèvent des compétences de la CAVB ou des communes.

Les actions sont regroupées par thématique, et chaque action fait l'objet d'une fiche descriptive.

### 6.4.1 Pour les infrastructures et patrimoine de gestion non communautaires

#### Infrastructures routières ou ferrées

N° Action	Gestionnaire et axe concerné	Description	Acteurs
1	<b>Etat DIR IDF A6, A86</b>	Inciter l'Etat à mener des actions de résorption des points noirs bruit du territoire ( <i>actions à court, moyen et long terme</i> )	Etat DIR IDF CAVB Communes
2	<b>CG92 RD920</b>	Inciter le CG92 à réduire le bruit dans le cadre de la prochaine requalification de la D920.	CG92 CAVB Communes
3	<b>Ville de Paris Périphérique</b>	Solliciter la Ville de Paris pour la mise en place de revêtements acoustiques nouvelle génération au niveau du Val de Bièvre et <i>à plus long terme la couverture partielle du périphérique</i> (Gentilly, Kremlin Bicêtre)	Ville de Paris CAVB
4	<b>CG94 Secteurs non traités</b>	Inciter le CG à engager une réflexion sur les secteurs à enjeux: possibilité de réduire les vitesses, changer le revêtement.	CG94 CAVB Communes
5	<b>RATP RER B</b>	Résorber les Points Noirs bruit identifiés sur Gentilly, Arcueil et Cachan ( isolation de façade) Inciter la RATP à mettre en place une couverture du RER sur certaines zones à Gentilly	RATP CAVB Communes concernées

#### Patrimoine bâti

Cette action concerne la réduction des nuisances sonores pour les bâtiments gérés par les bailleurs sociaux,

N° Action	Thématique	Description	Acteurs
6	Action sur le patrimoine privé	Inciter les bailleurs sociaux disposant de patrimoine dans les zones à enjeux à intégrer dans leurs plans stratégiques de patrimoine des travaux d'isolation acoustique.	Bailleurs sociaux CAVB Communes

#### Action spécifique sur zones dites « à protéger »

7	Actions sur les zones dites « A protéger »	Solliciter auprès de l'Etat la construction d'un mur anti bruit afin de protéger ces espaces ouverts au public :  Les berges de l'A6 (Gentilly et Arcueil) Le jardin panoramique (Cachan)	
---	--	--	--

Les 7 fiches actions sont présentées ci-après.

ACTION 1	Actions auprès de l'Etat DIR IDF	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires																																																																																																																																		
Principe général	<p>Inciter l'Etat à mener des actions de résorption des PNB le long de son réseau sur le territoire de la CAVB.</p> <p><b>Etudier notamment :</b></p> <p><b><u>A court terme :</u></b> la réduction de la vitesse</p> <p>L'ouverture de crédits d'étude pour l'intégration de l'autoroute dans le paysage urbain ainsi que la couverture de l'autoroute A6 le long de la commune</p> <p><b><u>A moyen terme :</u></b> la pose de revêtements acoustiques absorbants</p> <p><b><u>A plus long terme :</u></b> l'implantation de murs ou talus anti bruit, couverture de l'autoroute A6</p>																																																																																																																																			
Secteurs concernés	Le long de l'A86 et de l'A6 au niveau des communes de la CAVB.																																																																																																																																			
Problématique	<p>Des points noirs bruit sont présents le long de l'A6 et l'A86, comme précisé dans le projet de PPBE de l'Etat dans le département du Val de Marne. Cependant, aucune action de résorption n'a été programmée par l'Etat pour les résorber.</p> <table border="1" data-bbox="416 882 1469 1133"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Commune</th> <th rowspan="2">Axe</th> <th colspan="5">Lden &gt; 68 dB(A)</th> <th colspan="5">Ln &gt; 62 dB(A)</th> </tr> <tr> <th>Habit</th> <th>E</th> <th>S.S</th> <th>A.S</th> <th>Pop</th> <th>Habit</th> <th>E</th> <th>S.S</th> <th>A.S</th> <th>Pop</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td colspan="12"><b>Réseau Autoroutier</b></td> </tr> <tr> <td>Arcueil</td> <td>A6</td> <td>85</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>2</td> <td>613</td> <td>58</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>1</td> <td>283</td> </tr> <tr> <td>Cachan</td> <td>A6</td> <td>28</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>111</td> <td>24</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>96</td> </tr> <tr> <td>Fresnes</td> <td>A86</td> <td>10</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>594</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Gentilly</td> <td>A6</td> <td>27</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>392</td> <td>18</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>L'Hay Les Roses</td> <td>A6</td> <td>68</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>1245</td> <td>43</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>634</td> </tr> <tr> <td>Le Kremlin Bicêtre</td> <td>A6</td> <td>10</td> <td>-</td> <td>2</td> <td>-</td> <td>57</td> <td>8</td> <td>-</td> <td>1</td> <td>-</td> <td>51</td> </tr> <tr> <td>Villejuif</td> <td>A6</td> <td>17</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>147</td> <td>8</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>57</td> </tr> <tr> <td><b>TOTAL</b></td> <td></td> <td><b>245</b></td> <td><b>2</b></td> <td><b>2</b></td> <td><b>2</b></td> <td><b>3159</b></td> <td><b>159</b></td> <td><b>2</b></td> <td><b>1</b></td> <td><b>1</b></td> <td><b>1183</b></td> </tr> </tbody> </table> <p>L'analyse des cartes de bruit a mis en évidence 4 secteurs à enjeux le long de l'A6 et de l'A86. Les mesures de bruit réalisées ne montrent pas de dépassement des niveaux de bruit, mais celles-ci n'ont pas été toujours réalisées au niveau des habitations les plus impactées par l'autoroute. Des mesures de bruit complémentaires permettraient d'objectiver les dépassements au niveau des habitations subissant des niveaux sonores importants. Le projet de PPBE de l'Etat fait notamment référence aux secteurs du quartier du Coteau à Cachan, et la Cité des Castors Parisiens à l'Hay-les-Roses, secteurs subissant des nuisances sonores élevées.</p>		Commune	Axe	Lden > 68 dB(A)					Ln > 62 dB(A)					Habit	E	S.S	A.S	Pop	Habit	E	S.S	A.S	Pop	<b>Réseau Autoroutier</b>												Arcueil	A6	85	1	-	2	613	58	1	-	1	283	Cachan	A6	28	-	-	-	111	24	-	-	-	96	Fresnes	A86	10	-	-	-	594	-	-	-	-	-	Gentilly	A6	27	1	-	-	392	18	1	-	-	62	L'Hay Les Roses	A6	68	-	-	-	1245	43	-	-	-	634	Le Kremlin Bicêtre	A6	10	-	2	-	57	8	-	1	-	51	Villejuif	A6	17	-	-	-	147	8	-	-	-	57	<b>TOTAL</b>		<b>245</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3159</b>	<b>159</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1183</b>
Commune	Axe	Lden > 68 dB(A)					Ln > 62 dB(A)																																																																																																																													
		Habit	E	S.S	A.S	Pop	Habit	E	S.S	A.S	Pop																																																																																																																									
<b>Réseau Autoroutier</b>																																																																																																																																				
Arcueil	A6	85	1	-	2	613	58	1	-	1	283																																																																																																																									
Cachan	A6	28	-	-	-	111	24	-	-	-	96																																																																																																																									
Fresnes	A86	10	-	-	-	594	-	-	-	-	-																																																																																																																									
Gentilly	A6	27	1	-	-	392	18	1	-	-	62																																																																																																																									
L'Hay Les Roses	A6	68	-	-	-	1245	43	-	-	-	634																																																																																																																									
Le Kremlin Bicêtre	A6	10	-	2	-	57	8	-	1	-	51																																																																																																																									
Villejuif	A6	17	-	-	-	147	8	-	-	-	57																																																																																																																									
<b>TOTAL</b>		<b>245</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3159</b>	<b>159</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1183</b>																																																																																																																									
Pilotage	CAVB																																																																																																																																			
Services concernés	Communes – Direction Environnement de la CAVB																																																																																																																																			
Partenariats	Etat DIR IDF – CAVB – Communes																																																																																																																																			
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La méthode d'incitation consisterait à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Demander des mesures complémentaires au niveau des Points Noirs Bruit. Sollicitations par courrier, et participation aux différentes réunions sur le sujet.</li> <li>• Solliciter l'Etat pour la résorption des Points Noirs Bruit. Sollicitations par courrier, et participation aux différentes réunions sur le sujet. Proposer des actions à court terme de type réduction de la vitesse par exemple à 70 km/h .Demande de réalisation de murs antibruit, d'enrobés phoniques, pour protéger les habitants, et la couverture de l'A6a.</li> <li>• Relayer les plaintes reçues au niveau des communes, vers le gestionnaire et la préfecture.</li> </ul>																																																																																																																																			
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances. Diminution des niveaux de bruit si des actions de résorption à la source (vitesse, revêtement) ou à la propagation (mur antibruit, merlon) sont mises en œuvre.																																																																																																																																			
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A terme, l'objectif est de traiter 251 Points Noirs Bruit, soit environ 3159 personnes et 6 établissements sensibles sur le territoire de la CAVB,.																																																																																																																																			

ACTION 1	Actions auprès de l'Etat DIR IDF	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 2	Actions auprès du CG92	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires
Principe général	<b>Inciter le CG92 à réduire le bruit généré par la D920.</b>	
Secteurs concernés	Le long de la D920, au niveau des communes d'Arcueil et de Cachan.	
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont révélé des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires le long de la D920, qui sont confirmés par des mesures de bruit réalisées par Bruitparif en 2006. A ce jour, aucune action n'est prévue sur cette partie de la D920 avant plusieurs années.</p> <p>Les niveaux de bruit mesurés par Bruitparif en 2006 sont de l'ordre de 72,7 dB(A) en période jour, soit près de 3 dB(A) au-delà du seuil réglementaire de Point Noir Bruit.</p>	
Pilotage	CAVB	
Services concernés	Communes de Cachan et d'Arcueil – Direction Environnement de la CAVB	
Partenariats	CG92 – CAVB – Communes de Cachan et d'Arcueil	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La méthode d'incitation consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transmettre des informations objectivées et argumentées sur ces secteurs pour inciter le Département à prendre en compte les nuisances sonores subies par les habitants de ce secteur (réduction des vitesses, revêtement phonique).</li> <li>• Proposer de participer au groupe de suivi du réaménagement de la D920, pour une prise en compte de la problématique bruit en amont.</li> <li>• Relayer les plaintes reçues au niveau des communes.</li> </ul>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances. Diminution des niveaux de bruit si des actions de résorption à la source (vitesse, revêtement) sont mises en œuvre.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Plus de 2000 personnes sont potentiellement concernées par des dépassements des valeurs limites dus à la D920 sur les communes d'Arcueil et de Cachan.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	


ACTION 3	Actions auprès de la Ville de Paris	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires
Principe général	<p>Solliciter la ville de Paris pour la mise en place de revêtements acoustiques nouvelle génération au niveau des communes de Gentilly et le Kremlin-Bicêtre.</p> <p>Dans le cadre des projets de réhabilitation des nouveaux quartiers de Paris (notamment quartier Bourget) intégrer plus largement le réaménagement au niveau de la Porte d'Italie compte tenu de l'augmentation prévisible des trafics et donc des nuisances sonores pour les habitants du Kremlin Bicêtre.</p> <p><b><u>A plus long terme :</u></b>  <b>Demander à la Ville de Paris d'étudier la faisabilité technique et financière d'une couverture partielle du boulevard périphérique au droit des communes de Kremlin Bicêtre et Gentilly.</b></p>	
Secteurs concernés	Le long du boulevard périphérique, au niveau des communes de Gentilly et de Le Kremlin-Bicêtre.	
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont révélé des niveaux de bruit dépassant d'environ 7 dB les seuils réglementaires le long du boulevard, qui sont confirmés par des mesures de bruit réalisées par Bruitparif en 2009.</p> <p>La Ville de Paris réalise actuellement des tests sur des nouveaux revêtements acoustiques (porte de Vincennes)</p> <p>La CAVB souhaite que soit étudiée la possibilité de mettre en place ces nouveaux revêtements le long des communes concernées.</p> <p>Par ailleurs dans le cadre de projets de réhabilitation de quartier sur la ville de Paris il est souhaité une meilleure prise en compte de l'augmentation de trafic générées notamment au niveau de la porte d'Italie.</p>	
Pilotage	CAVB	
Services concernés	Direction Environnement de la CAVB	
Partenariats	Ville de Paris – CAVB – Communes de Gentilly et Le Kremlin-Bicêtre.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La CAVB a adressé une lettre de demande à la Ville de Paris (avril 2013)</p> <p>Un dossier argumenté pourra compléter ce 1<sup>er</sup> envoi, avec les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Carte des bâtiments impactés par les dépassements de seuils 3 secteurs à enjeux ont été identifiés dans le PPBE (secteurs n°7, 10 et 11).</li> <li>● Information sur les mesures de bruit réalisées à proximité des communes.</li> <li>● Lettre de motivation.</li> </ul>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances. Diminution des niveaux de bruit de l'ordre de 2 à 5 dB(A) au droit des logements, si un revêtement acoustique est mis en œuvre.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Près de 1700 personnes sont potentiellement concernées par des dépassements des valeurs limites dus au périphérique.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Courrier adressé en 2013 – Suivi régulier de la réponse de la Ville de Paris.	

ACTION 4	Actions auprès du CG94	Actions d'incitation sur les voiries non communautaires
Principe général	<b>Inciter le CG94 à engager une réflexion sur les secteurs à enjeux, pour lesquels aucune action n'est réalisée ou prévue.</b>	
Secteurs concernés	8 secteurs sont concernés au niveau des communes de la CAVB : Secteurs n°8 (D50-Gentilly), n°16(D154-Le KB), n°17(D50-Le KB), n°20 Nord (D126 – Fresnes), n°25(D127-L'HLR), n°29(D161-Arcueil), n°32(D126-L'HLR), n°35(D127-Cachan).	
Problématique	Les cartes de bruit ont révélé des niveaux de bruit dépassant les seuils réglementaires le long de certaines voies départementales. Des travaux ont été réalisés ou sont prévus sur certains secteurs. Par contre, aucune action n'est actuellement envisagée par le Conseil Général sur 8 secteurs concernant une voie départementale et identifiés en tant que zone à enjeux. Le CG94 est actuellement en train d'élaborer son propre PPBE.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Communes – Direction Environnement de la CAVB	
Partenariats	CG94 – CAVB – Communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La méthode consiste à constituer des dossiers argumentés par secteur, pour inciter le Conseil Général du Val de Marne à engager une réflexion sur les zones à enjeux, et envisager les possibilités d'actions en termes de réduction des vitesses, ou de changement de revêtement.</p> <p>Les dossiers argumentés pourront contenir les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Extraits des cartes de bruit.</li> <li>● Extrait de la carte des indices agrégés au niveau du secteur.</li> <li>● Précisions sur le nombre de personnes exposées au-delà des seuils.</li> <li>● Précisions sur les établissements sensibles exposés au-delà des seuils.</li> <li>● Information sur les mesures de bruit réalisées.</li> <li>● Information sur l'état de la chaussée – Prises de vue.</li> <li>● Plaintes éventuelles au niveau du secteur considéré.</li> <li>● Propositions de solutions à mettre en œuvre.</li> </ul> <p>La réalisation de ces dossiers pourra également être utile dans l'élaboration du PPBE qu'établit actuellement le Conseil Général, et faciliter leur prise en compte dans la détermination des secteurs prioritaires à traiter sur l'ensemble du département du Val de Marne.</p>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances. Diminution des niveaux de bruit si des actions de résorption à la source (vitesse, revêtement) sont mises en œuvre.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Les 8 secteurs regroupent environ 8500 habitants, qui seraient concernés par ces mesures.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	



ACTION 5	Actions auprès de la RATP	Actions d'incitation sur le réseau ferré
Principe général	<p><b>Suivre l'avancement des travaux prévus d'isolation des bâtiments PNB ferroviaires et inciter la RATP à poursuivre la réflexion sur la réalisation d'une couverture du RER B à Gentilly.</b> Intervenir auprès de la RATP afin de faire cesser toutes nuisances causées par l'installation d'un chantier d'intervention sur le matériel roulant le long de la rue Paul Bert à Arcueil</p>	
Secteurs concernés	Le long du RER B, au niveau des communes de Gentilly, Arcueil et Cachan.	
Problématique	<p>Des points noirs bruit sont présents le long du RER B, comme précisé dans le projet de PPBE de l'Etat dans le département du Val de Marne. La RATP prévoit de réaliser des isolations de façades pour résorber ces PNB, d'ici 2016. Par ailleurs la commune de Gentilly a inscrit dans son PADD la volonté de rompre les fractures urbaines par la couverture d'une partie du réseau ferré construit en tranchée.</p>	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Communes – Direction Environnement de la CAVB	
Partenariats	RATP – CAVB – Communes	
Mise en œuvre – méthode, techniques	<p>Pour les points noirs bruit, la méthode d'incitation consisterait à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Suivre l'avancée du dossier d'isolation des PNB, au niveau des communes et de la CAVB, en sollicitant régulièrement la RATP, et participant aux réunions de suivi.</li> <li>• Relayer les plaintes reçues au niveau des communes, vers le gestionnaire et la préfecture.</li> <li>• Demander à la RATP de poursuivre les réflexions sur un traitement du bruit à la source (couverture acoustique). Une couverture du RER B permettrait non seulement de réduire les niveaux de bruit, en extérieur, mais aurait également une incidence positive sur la réduction de la coupure urbaine qui existe aujourd'hui.</li> </ul> <p>En ce qui concerne l'installation d'un chantier d'intervention sur du matériel roulant et d'une base de vie le long de la rue Paul Bert à Arcueil, chantier devant durer jusqu'en 2016 demander à la RATP la réalisation par un bureau d'étude externe d'une étude d'impact environnemental de ce chantier.</p>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte des nuisances exprimées par les habitants. Diminution des niveaux de bruit si des actions de résorption à la source sont mises en œuvre.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	<p>Les travaux de résorption des PNB concernent 12 bâtiments PNB, soit environ 61 habitants. La réalisation d'une couverture acoustique du RER permettrait de diminuer les niveaux de bruit pour un plus grand nombre d'habitants.</p>	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 6	Actions auprès des bailleurs sociaux	Actions d'incitation sur le patrimoine privé
Principe général	Informers les bailleurs sociaux des conclusions du diagnostic PPBE afin de les inciter à intégrer dans leurs plans stratégiques de patrimoine des travaux d'isolation acoustique.	
Problématique	Parmi les secteurs à enjeux identifiés à partir des cartes de bruit, un certain nombre de bâtiments d'habitat collectif sont gérés par les bailleurs sociaux. Selon l'état actuel de ces bâtiments, il pourrait être d'utile d'améliorer leur isolation acoustique vis-à-vis des bruits extérieurs.	
Pilotage	CAVB et Communes	
Acteurs concernés	CAVB - communes - bailleurs sociaux	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les actions envisagées sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier les bailleurs sociaux concernés, pour chaque commune.</li> <li>• Travailler avec les communes pour constituer un dossier par bailleur social, qui contiendrait (contenu précis à déterminer le moment venu) : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Un résumé du contexte réglementaire, et du cadre de la demande</li> <li>• La localisation des secteurs à enjeux.</li> <li>• Les cartes de bruit, zoomées sur ces secteurs, pour identifier précisément les bâtiments concernés.</li> <li>• La fiche de Principe d'action pour les isolations de façade, qui récapitule les bonnes pratiques pour isoler efficacement les bâtiments.</li> </ul> </li> <li>• En coopération avec chaque commune intervenir auprès des bailleurs sociaux des territoires afin des les inciter à effectuer des travaux d'isolation acoustique dans le cadre de leurs plans stratégiques d'investissement et les informer des subventions possibles.</li> </ul> <p><b>Attention</b> : avant d'engager des travaux d'isolation acoustique des bâtiments, un diagnostic acoustique devra être réalisé par un expert et comporter un volet sur la modification de la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement après isolation de façade et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. C'est notamment le cas pour les bâtiments d'habitat collectif.</p>	
Gain attendu	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur – Solution efficace fenêtres fermées	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Les bâtiments d'habitat social situés dans les secteurs à enjeux.	
Coût	Temps humain pour constituer les dossiers et tenir les réunions d'échanges bailleurs/gestionnaires.	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 7	Actions sur les zones dites « A protéger »	Actions d'incitation sur les zones dites « à protéger »
Principe général	<b>Inciter l'Etat à mettre en place des protections pour réduire le bruit au niveau de deux espaces publics longeant l'autoroute A6a</b>	
Secteurs concernés	Berges de l'A6 (Gentilly et Arcueil) Jardin panoramique (Cachan)	
Problématique	<p>Ces parcs sont actuellement en cours d'aménagement pour en développer l'usage de loisirs ou paysager. Du fait de leur proximité immédiate avec l'A6a, ces espaces ouverts au public sont exposés à des niveaux de bruit importants.</p> <p>Ces deux parcs ont été identifiés comme des zones « A protéger » lors du diagnostic issu des cartes de bruit.</p> <p>Les berges de l'A6 sont situées en surplomb de l'autoroute; par contre, le jardin panoramique est situé sur le même niveau sans aucune protection.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="400 703 798 1234">  <p data-bbox="400 1234 774 1267">Berges de l'A6 – Arcueil et Gentilly</p> </div> <div data-bbox="892 703 1260 1234">  <p data-bbox="892 1234 1244 1267">Jardin panoramique - Cachan</p> </div> <div data-bbox="1161 703 1522 972"> <p data-bbox="1300 703 1436 739">Vue de l'A6a</p>  </div> </div>	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Communes – Direction Environnement de la CAVB	
Partenariats	CAVB – Communes	
Mise en œuvre – méthode, techniques	<p>La méthode d'incitation consisterait à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Solliciter auprès de l'Etat la construction d'un mur antibruit afin de protéger ces espaces ouverts au public.</li> </ul>	
Gain attendu	Diminution des niveaux de bruit dans les parcs	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des espaces publics	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	

## 6.4.2 Pour les infrastructures et patrimoine de gestion communautaire ou communal

### Actions sur le patrimoine public :

Ces actions, à mener par les communes et/ou la CAVB concernent les bâtiments communaux ou communautaires.

L'objectif est d'intégrer la problématique acoustique lors des opérations de rénovation.

Une vigilance plus importante sera apportée au niveau de secteurs prioritaires issus de l'analyse des cartes de bruit.

Avant de réaliser une opération d'isolation acoustique du bâtiment, il est nécessaire au préalable de faire une étude de diagnostic qui définira précisément les travaux à réaliser.

N° Action	Thématique	Description	Coût	Acteur
8	Action sur le bâti	Engager une étude acoustique des bâtiments classés établissements sensibles (enseignement et santé) situés dans des zones à enjeu	2 à 5k€ par bâtiment	CAVB communes
9	Action sur le bâti	Coupler systématiquement isolation acoustique et isolation thermique lors des travaux de rénovation des bâtiments	2 à 5k€ par bâtiment (étude)	CAVB communes

### Actions sur le patrimoine privé :

10	Action sur le bâti	Prendre en compte la problématique de l'isolation acoustique dans le cadre du PIG (programme d'intérêt général pour l'habitat dégradé)	2 à 5k€ par bâtiment	CAVB et autres acteurs du PIG
----	--------------------	--	----------------------	-------------------------------

Ces 3 fiches actions sont présentées ci-après.

ACTION 8	Etude acoustique pour les bâtiments publics situés dans les secteurs à enjeux	Actions sur le bâti
Principe général	<b>Réaliser une étude de diagnostic acoustique des bâtiments communaux et communautaires classés Etablissements sensibles et situés dans les secteurs à enjeux.</b>	
Problématique	L'analyse des cartes de bruit a fait ressortir 35 secteurs à enjeux bruyants. Des établissements sensibles (enseignement, santé) de gestion communale ou communautaire peuvent être situés dans ces secteurs et exposés à des niveaux de bruit élevés.	
Pilotage	CAVB, communes	
Acteurs concernés	Communes – service Environnement de la CAVB – service Habitat de la CAVB	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les établissements sensibles gérés par la CAVB et les communes situés dans les zones à enjeux, seront identifiés.</p> <p>Certains de ces établissements sont identifiés dans le PPBE.</p> <p>Pour chacun, un diagnostic précis sera réalisé afin de savoir si des actions d'isolation acoustique de ces bâtiments doivent être réalisées.</p> <p>Les étapes sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Identification des établissements.</li> <li>● Recherche d'information sur l'usage des locaux exposés directement aux nuisances sonores, et sur la réalisation ou la programmation de travaux d'amélioration de l'isolation du bâtiment (y compris isolation thermique).</li> <li>● Faire intervenir un acousticien pour établir un diagnostic acoustique du bâtiment, et définir les travaux à mettre en œuvre pour une bonne isolation du bâtiment (respect des critères d'isolation définis dans le classement sonore des voies).</li> </ul> <p>Les points faibles de l'isolation acoustique sont principalement les fenêtres, les ventilations / évacuations ainsi que les caissons des volets roulants. Les principaux moyens d'actions sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Le remplacement des fenêtres qui doit être étanche à l'air, avoir une menuiserie et un vitrage adaptés.</li> <li>● Des pièges à son doivent être installés au niveau des entrées d'air (et caissons de volets roulants).</li> </ul> <p><b>Attention</b> à assurer la compatibilité entre performances acoustiques et performances thermiques / ventilation lors de la définition des travaux.</p> <p><b>Attention</b> : l'étude acoustique devra comporter un volet sur la modification de la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement après isolation de façade et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs.</p>	
Gain attendu	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur – Solution efficace fenêtres fermées	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements qui feront l'objet de cette mesure à définir en fonction des études menées.	
Coût	Temps humain 2 à 10 k€ pour l'étude de diagnostic d'un bâtiment selon la complexité	
Calendrier	D'ici la prochaine mise à jour du PPBE	

ACTION 9	Coupler systématiquement isolation acoustique et isolation thermique lors des travaux de rénovation de bâtiments publics de gestion communale ou communautaire	Actions sur le bâti
Principe général	<p><b>Les projets de réhabilitation thermique doivent s'assurer d'une compatibilité avec une amélioration acoustique du bâtiment. Une étude acoustique peut être menée en amont et en collaboration avec les études thermiques afin d'assurer une optimisation de l'investissement. Une démarche identique est préconisée pour la réhabilitation thermique des bâtiments publics en cohérence avec le PCET.</b></p>	
Problématique	<p>La CAVB et les communes mettent en place des programmes de réhabilitation de groupes scolaires ou crèches. L'isolation thermique permet généralement une meilleure isolation acoustique aux bruits venant de l'extérieur. Une vérification de cette amélioration de l'isolation acoustique pourrait être menée en parallèle.</p>	
Pilotage	CAVB, communes	
Acteurs concernés	CAVB - communes - gestionnaires des groupes scolaires	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Une étude de diagnostic acoustique du bâtiment avant réhabilitation pourrait être menée, afin de permettre à un acousticien de vérifier que le projet de réhabilitation permettra de ne pas détériorer certains aspects acoustiques. Une coordination entre l'acousticien et les acteurs du projet de réhabilitation permettrait de sélectionner les meilleures solutions à mettre en place.</p> <p><b>Attention</b> : l'étude acoustique devra comporter un volet sur la modification de la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement après isolation de façade et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs.</p>	
Gain attendu	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur – Solution efficace fenêtres fermées	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Nombre d'établissements qui feront l'objet de cette mesure	
Coût	<p>Temps humain pour cibler les établissements sensibles concernés, interroger les gestionnaires, et coordonner les études de diagnostic. 3 à 10 k€ pour l'étude de diagnostic d'un bâtiment selon la complexité.</p>	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 10	Prendre en compte la problématique de l'isolation acoustique dans le cadre du PIG Habitat Dégradé et du CUCS	Actions sur le bâti
Principe général	<b>Profiter de la rénovation programmée de bâtiments d'habitat dégradé, pour intégrer en amont l'isolation acoustique vis-à-vis des bruits extérieurs.</b>	
Problématique	<p>Dans le cadre du Programme d'Intérêt Général pour l'habitat dégradé, des bâtiments ont été identifiés et sont priorités pour réaliser des travaux de rénovation.</p> <p>Certains de ces bâtiments sont situés dans les zones à enjeux, et exposés à des niveaux de bruit importants.</p> <p>De même, le Contrat Urbain de Cohésion Sociale met en évidence des secteurs urbains prioritaires.</p>	
Pilotage	CAVB, communes	
Acteurs concernés	CAVB – communes autres acteurs du PIG	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Une étude de diagnostic acoustique du bâtiment avant rénovation pourrait être menée, afin de permettre à un acousticien de vérifier que le projet de rénovation intègre bien les aspects acoustiques. Une coordination entre l'acousticien et les acteurs du projet de rénovation permettrait de sélectionner les meilleures solutions à mettre en place.</p> <p><b>Attention</b> : l'étude acoustique devra comporter un volet sur la modification de la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement après isolation de façade et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs.</p>	
Gain attendu	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur – Solution efficace fenêtres fermées	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Nombre de bâtiments considérés dans le PIG, et le CUCS	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	

**Actions de suivi :**


Le tableau suivant présente les actions de suivi sous la conduite des communes et de la CAVB. L'objectif est d'assurer un suivi de l'environnement sonore sur le territoire, par le suivi des plaintes, la réalisation de mesures de bruit, et de comptages de trafic.

La dernière action consiste à mettre en place un groupe de travail rassemblant plusieurs services de l'agglomération pour définir les solutions à mettre en œuvre pour diminuer les nuisances sonores au niveau des secteurs à enjeux impactés par des voiries communautaires.

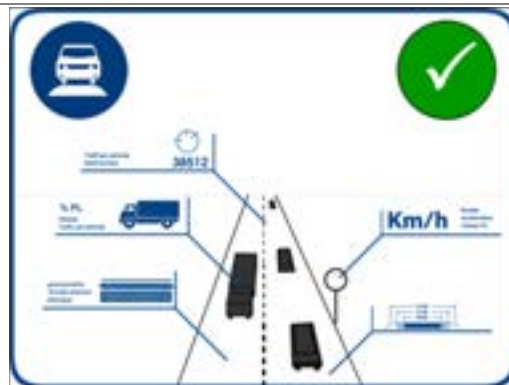
N° Action	Thématique	Description / Motif	Coût	Acteur
11	Actions de suivi	Valider les niveaux de bruit issus de la cartographie sur certains points du territoire. Vérifier les niveaux de bruit après des travaux Compléter le diagnostic ou répondre à des plaintes	500€ par mesure de 24h	CAVB
12	Actions de suivi	Améliorer la connaissance du trafic sur le territoire notamment à partir de l'observatoire des déplacements	300€ par boucle sur 1 semaine	CAVB
13	Actions de suivi	Mettre en place dans chaque commune un tableau de bord de suivi des plaintes	Temps humain	Communes
14	Actions de suivi	Mettre en place un groupe de réflexion pour définir les actions de réduction du bruit dans les zones à enjeux de la CAVB,	Temps humain	CAVB Services Voirie, déplacement, environnement

Ces 4 fiches actions sont présentées ci-après.




ACTION 11	Réaliser des mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores	Actions de suivi
Principe général	<b>Réaliser des mesures de bruit, pour valider les niveaux de bruit issus des cartes de bruit en certains points du territoire, pour vérifier les gains après réalisations de travaux, pour compléter le diagnostic ou répondre à des plaintes.</b>	
Problématique	Les cartes de bruit ont tendance à surestimer les niveaux de bruit. Il serait donc souhaitable de réaliser des mesures de bruit, ponctuellement, avant d'engager des travaux de réduction du bruit, notamment au niveau des secteurs à enjeux. Ce type de moyen peut également être utile pour objectiver les niveaux de bruit vis-à-vis des seuils réglementaires, dans le cas de plaintes récurrentes.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les mesures de bruit devront être conformes aux normes en vigueur, vis-à-vis de la source de bruit considérée (NF31-085 pour le bruit routier, NFS31-088 pour le bruit ferroviaire, NFS31-010 pour les bruits dans l'environnement).</p> <p>Elles auront pour objectif de connaître précisément les niveaux sonores induits par ces voiries.</p> <p>Les mesures de bruit devront être réalisées, de préférence sur une durée au moins égale à 24h, en façade des bâtiments sensibles exposés, pour permettre de calculer les indicateurs réglementaires suivants : LAeq(6h-22h), LAeq(22h-6h), Lden et Ln.</p> <p>De plus, pour être complet, ces mesures pourront être associées à un comptage de trafic routier en simultané aux mesures, pour pouvoir être comparables aux niveaux issus des cartes de bruit routier.</p>	
Gain attendu	Amélioration de la connaissance	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	-	
Coût	Environ 500€ pour une mesure de bruit de 24h	
Calendrier	Au fil de l'eau	

ACTION 12	Améliorer la connaissance du trafic sur le territoire	Actions de suivi
Principe général	<b>Réaliser des comptages de trafic routier, pour vérifier le diagnostic issu des cartes de bruit et préparer la mise à jour des cartes. Ces comptages de trafic seront également utiles dans le cadre de l'observatoire des déplacements.</b>	
Problématique	Les cartes de bruit ont tendance à surestimer les niveaux de bruit. C'est notamment le cas le long de voiries pour lesquelles aucune information de trafic n'était disponible (voies communautaires notamment) lors de la réalisation des cartes : dans ce cas, des hypothèses de trafic sont utilisées en l'absence d'information précise.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB : Direction Environnement - service Voirie - service Déplacement - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Dans le cadre de la réflexion pour réduire les niveaux de bruit au niveau des secteurs à enjeux identifiés par les cartes de bruit, la CAVB pourra faire appel à un prestataire pour réaliser des comptages de trafic routier sur sa voirie.</p> <p>Ces comptages, d'une durée d'une semaine environ, permettront d'apporter des informations complémentaires. Ces trafics routiers mesurés pourront être comparés avec ceux utilisés pour les cartes de bruit, et détecter ainsi le risque d'erreurs des cartes de bruit dans les secteurs considérés.</p> <p>Ces informations devront être capitalisées dans le cadre de la mise à jour des cartes de bruit (à transmettre à Bruitparif).</p> <p>Les comptages pourront être réalisés dans le cadre de l'observatoire des déplacements, et transmis au service Environnement, en charge du suivi des dossiers Bruit.</p>	
Gain attendu	Amélioration de la connaissance	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	-	
Coût	Environ 300€ pour une boucle de comptage sur une semaine	
Calendrier	Au fil de l'eau	



ACTION 13	Mettre en place un tableau de bord des plaintes dans les communes	Actions de suivi
Principe général	<b>Mettre en place un tableau de bord des plaintes, dans chacune des communes, pour améliorer le traitement et le suivi des plaintes exprimées par les habitants.</b>	
Problématique	<p>La plainte constitue une interaction importante entre la collectivité et les administrés, riverains de source de bruit. Le suivi de cette information est essentiel afin d'évaluer l'efficacité de l'action publique et répondre aux demandes de la population.</p> <p>Actuellement, les plaintes relatives aux nuisances sonores sont relayées de manière non organisée, par le biais de certains services communaux, des associations, etc. Elles sont traitées au cas par cas, mais il n'existe pas de suivi formalisé et organisé de ces plaintes.</p>	
Pilotage	CAVB, communes	
Acteurs concernés	Communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il s'agit de regrouper au sein des communes, puis de la CAVB, qui réalise le suivi de l'environnement sonore du territoire, l'ensemble des plaintes ou remarques exprimées par la population en mairie de chaque commune.</p> <p>Les plaintes concernant le bruit de voisinage ne sont pas incluses dans ce recensement. Seules sont concernées les sources de bruit prises en compte pour la cartographie stratégique du bruit et le PPBE : bruit routier, ferré, aérien et industriel.</p> <p>La CAVB pourra accompagner les communes, afin d'établir une base de données cohérente au niveau des 7 communes de la CAVB. Ce fichier pourra comprendre les informations suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Date de la plainte</li> <li>● Nom et coordonnées du plaignant</li> <li>● Origine de la plainte : rue X, voie ferrée, ralentisseur</li> <li>● Récurrence de la plainte : oui/non</li> <li>● Description de la plainte</li> <li>● Réponse apportée : date, moyens (courrier, mail, tél, visite), action réalisée (information au service voirie, ou au gestionnaire, ou mesure de bruit).</li> <li>● Efficacité de l'action mise en place, et date de réalisation.</li> <li>● Plainte traitée : oui/non</li> </ul> <p>Il s'agit dans un premier temps de définir dans chaque commune le service qui aura en charge le suivi des plaintes (environnement, développement durable etc.).</p> <p>Ces tableaux de suivi par commune pourraient ensuite être transmis au service Environnement de la CAVB a minima tous les 6 mois pour capitaliser l'information à l'échelle du territoire.</p> <p>Les secteurs concernés feront l'objet d'une attention particulière lors de la mise à jour de la carte du bruit et la décision d'actions publiques.</p>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte des doléances des habitants.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	-	
Coût	Temps humain	
Calendrier	Au fil de l'eau	



ACTION 14	Mettre en place un groupe de travail sur les secteurs à enjeux de gestion CAVB	Actions de suivi
Principe général	<b>Constituer un groupe de réflexion pour déterminer les solutions les plus adaptées sur les 7 secteurs considérés en analysant finement chacune des leviers d'actions possibles au sein des communes et de la CAVB : Voirie, Habitat, Déplacements, Environnement.</b>	
Problématique	Sur les 35 secteurs à enjeux identifiés sur le territoire, 7 secteurs sont liés à des voiries communautaires. Des actions de réduction des nuisances sonores doivent être mises en place en vue d'une amélioration de l'environnement sonore.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CAVB : Habitat, Voirie, Environnement, Déplacements, et les communes concernées (Villejuif, Arcueil, Gentilly).	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>1<sup>er</sup> étape : présentation du PPBE à l'ensemble des services concernés des villes et de la CAVB.</p> <p>La 2<sup>ème</sup> étape consistera à constituer un groupe de travail transversal entre tous les acteurs internes ou externes concernés.</p> <p>Avant chaque rencontre, les participants se verront remettre un dossier récapitulatif des informations disponibles sur chacun des secteurs. Chaque participant aura en charge d'apporter des éléments de réflexion supplémentaires ayant trait à sa thématique. L'objectif est d'aboutir pour chacun des secteurs à un programme d'actions hiérarchisées comportant information techniques et de mises en œuvre, coût de l'opération, population traitée, et proposition d'échéancier.</p> <p>A l'issue de la définition de chaque programme d'action, ces éléments seront validés par les élus avant application du plan prévu.</p>	
Gain attendu	Fonction de la solution mise en œuvre. Diminution des nuisances sonores pour les habitants et les établissements sensibles.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	De l'ordre de 4500 habitants sont potentiellement exposés au-delà des seuils pour 7 secteurs à enjeux considérés.	
Coût	Temps humain + coût des actions au cas par cas	
Calendrier	D'ici 5 ans	

ACTION 15	Rechercher des subventions pour la mise en place des actions du PPBE	Actions de suivi
Principe général	<b>Les actions inscrites dans le PPBE impliquent certaines dépenses d'investissement et de fonctionnement</b>	
Problématique	Il s'avère indispensable de procéder à la recherche de subventions auprès des partenaires financiers.	
Pilotage	CAVB et Communes	
Acteurs concernés	Services de la CAVB et des communes autres partenaires : ADEME, Région Ile de France, CG 94	
Mise en œuvre – méthode et techniques	Pour chaque action du PPBE rechercher les partenaires financiers potentiels	
Gain attendu		
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Sans objet	
Coût	sans	
Calendrier	Au fil de l'eau	

### **Actions préventives :**

Les actions préventives ont pour objectif de ne pas créer de nouvelles nuisances pour la population. Ces actions sont généralement peu coûteuses, et sont les plus efficaces car elles prennent la problématique du bruit en amont des projets.

Plusieurs secteurs à enjeux concernent la voirie communautaire. Une réflexion sur les solutions possibles pour limiter les nuisances générées par ces axes sera mise en place à travers des groupes de travail regroupant les communes et plusieurs services de la CAVB (voirie, environnement, déplacement, habitat). Dans le cadre de l'élaboration du projet de PPBE, le bureau d'étude Soldata Acoustic a émis des propositions sur les solutions qui auraient un intérêt acoustique. Il convient à présent d'étudier les conditions de faisabilité de ces propositions afin de choisir la solution la plus adaptée, secteur par secteur. Les actions proposées sont : compatibles avec le PLU, le PLD, et le PLU, ont une pertinence acoustique, sont caractérisées dans la mesure du possible en termes de coût, d'efficacité, de complexité de mise en œuvre. Ces actions portent sur la source de bruit et les bâtiments impactés ; il peut également s'agir d'approfondir le diagnostic par des mesures de bruit ou des comptages de trafic.

L'annexe 1 présente les grands principes d'actions pour réduire le bruit des infrastructures de transports.

N° Action	Thématique	Description / Motif	Coût	Acteur
16	Urbanisme	Créer un volet bruit à intégrer dans les Cahiers de recommandations Environnementales annexé au PLU à destination des aménageurs incluant notamment la question des bruits de chantier	5 à 10k€	CAVB
17	Voirie	Prévoir une extension des zones 30 sur le territoire	A étudier au cas par cas	CAVB Communes
18	Voirie	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération	A étudier au cas par cas	CAVB
19	Voirie	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire)	A étudier au cas par cas	CAVB Communes
20	Voirie	Réduire la vitesse par des aménagements spécifiques	A étudier au cas par cas	CAVB Communes
21	Equipements publics	Intégrer les critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics.	A étudier au cas par cas	CAVB Communes
22	Divers	Intervenir auprès des autorités compétentes afin que des normes acoustiques plus strictes soient mises en place notamment pour les 2 roues.	Temps humain	CAVB

Les 7 fiches actions sont présentées ci-après.


ACTION 16	Intégrer un volet Bruit aux Cahiers de recommandations environnementales de la CAVB	Actions de prévention URBANISME
Principe général	<b>Créer un volet Bruit à intégrer dans les Cahiers de recommandations environnementales, à destination des aménageurs. Ce volet Bruit intégrera également la problématique des bruits de chantiers.</b>	
Problématique	La prise en compte du bruit en amont des projets permet de déterminer des solutions d'aménagement durable, plus efficace et généralement moins coûteuses que des actions qui viseraient à rattraper une situation dégradée. La CAVB dispose d'un document de référence remis aux aménageurs du territoire : les Cahiers de recommandations environnementales. Il s'agit de compléter ce document par un volet spécifique concernant la prévention des nuisances sonores	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB – Direction Environnement	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les cahiers de recommandations environnementales sont actuellement constitués de 5 volets Energie, Air, Eau, Biodiversité, Déchets.</p> <p>Le volet Bruit sera destiné à tous les constructeurs, investisseurs ou organismes publics et/ou privés concernés, et précisera l'ensemble des exigences, contraintes et normes en vigueur. Il concernera plusieurs types de projets : constructions neuves, réhabilitation/réaménagement de bâtiments ou aménagement d'un quartier.</p> <p>Le volet Bruit pourra contenir les points suivants, pour rédiger un document d'une dizaine de pages :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Enjeux et objectifs</li> <li>• Les documents existants</li> <li>• Points de vigilance <ul style="list-style-type: none"> <li>• Projet d'aménagement</li> <li>• Projet de construction</li> </ul> </li> <li>• Moyens d'analyses et principes d'optimisation <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réalisation d'une étude d'impact</li> <li>• Principes d'optimisation acoustique d'un projet</li> </ul> </li> <li>• Gestion du bruit des chantiers</li> <li>• Lexique</li> <li>• Textes réglementaires</li> <li>• Bibliographie</li> <li>• Les adresses utiles</li> </ul>	
Gain attendu	Prise en compte et gestion en amont des risques liés au bruit	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Eviter de créer de nouvelles nuisances pour les habitants	
Coût	De l'ordre de 5 à 10 k€.	
Calendrier	D'ici 5 ans	





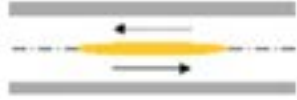



ACTION 17	Prévoir une extension des zones 30	Actions de prévention VOIRIE
Principe général	<p><b>La limitation de la vitesse de circulation permet de diminuer significativement les niveaux de bruit liés aux axes routiers.</b>  <b>Il s'agit de s'appuyer sur les informations issues des cartes de bruit pour prévoir des extensions des zones 30.</b></p>	
Problématique	<p>Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communautaire.            Actuellement la création de zones 30 est décidée au cas par cas sur demande des communes, souvent suite à une plainte des habitants. Des plateaux à 30 sont également prévus pour sécuriser l'entrée des établissements d'enseignement.</p>	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CAVB : Voirie, Environnement, Déplacements - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Lors de la réalisation des cartes de bruit, une carte des indices agrégés par bâtiment a été créée permettant de localiser les secteurs les plus exposés concentrant une forte densité de population. Cette carte pourrait constituer une information supplémentaire pour déterminer, conforter voire prioriser la mise en place de zone 30 sur le territoire.</p> <p>La réduction de la vitesse pratiquée par les usagers permet une diminution des niveaux sonores générés par le roulement des véhicules.</p> <p>Une zone 30 doit respecter la définition de l'article R110-2 du code de la route :</p> <p><i>« Section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 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. ».</i></p> <p>Une zone 30 est généralement aménagée de manière à limiter la vitesse des véhicules (chicanes, surélévation,...) et comporte du mobilier urbain spécifique (éclairage, revêtement différencié,...). Une partie de la signalisation peut être retirée pour apaiser la circulation (ex : systématisation des priorités à droite).</p> <p><b>Attention !</b> Le changement de revêtement par des pavés peut entraîner une dégradation du niveau sonore supérieure à 1 dB(A) à faible vitesse.</p> <p>On peut observer en entrée et sortie de zone, selon le type d'aménagement retenu, des hausses du niveau sonore, dus aux comportements des conducteurs.</p>	
Gain attendu	Gain local de 1 à 5 dB(A) localement. Le gain est plus important si le taux de poids-lourds (ou de bus) est faible.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Habitations situées au droit de la zone 30 aménagée Potentiellement 4500 personnes exposées au-delà des seuils le long des voies de gestion communautaire	
Coût	A étudier au cas par cas. De quelques k€ à plusieurs dizaines de k€ selon les aménagements prévus.	
Calendrier	A étudier au cas par cas.	





ACTION 18	Envisager la pose de revêtements acoustiques nouvelle génération	Actions de prévention VOIRIE
Principe général	<b>Il s'agit d'envisager la réalisation d'enrobés phoniques, lors de renouvellements de chaussée programmés, en vue de diminuer les niveaux de bruit liés à la voirie communautaire.</b>	
Problématique	Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communautaire. Actuellement, la CAVB n'utilise pas d'enrobés phoniques. Or les avancées technologiques montrent une bonne efficacité des enrobés acoustiques dès 50 km/h.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CAVB : Voirie, Environnement - communes.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il existe toute une gamme d'enrobés aux performances variables et à utiliser suivant le type de circulation.</p> <p>La granulométrie des enrobés a une incidence sur l'efficacité des enrobés, et leur pérennité :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● Enrobés drainant traditionnels (BBDr) (0/10) : leurs performances acoustiques diminuent sous l'effet du colmatage par la pollution et le trafic dans les premières années. Vis à vis d'un objectif acoustique, les BBDr trouveraient donc plutôt leur domaine d'emploi sur les autoroutes et voies rapides urbaines, sur lesquelles les trafics les plus salissants (engins agricoles, engins de chantier) sont interdits.</li> <li>● Enrobés acoustiques : 0/6 en couche mince. Ces enrobés sont malgré tout soumis à l'encrassement. Les BBTM 0/6, notamment ceux de classe 2 (cg norme XP P98-37), sont recommandés en milieu urbain lorsque les conditions de sécurité n'exigent pas plus d'adhérence.</li> <li>● Enrobés de très haute performance acoustique : 0/4 mm. Ces enrobés, du fait de leur très faible granulométrie, évite le colmatage de l'enrobé et permet d'avoir une durabilité et une pérennité de l'efficacité.</li> </ul> <div data-bbox="740 1086 1152 1350" style="text-align: center;">  </div> <p><b>Attention !</b> S'assurer des propriétés de résistance à l'orniérage (arrachement de l'enrobé), dans le cas d'une voirie non droite. En effet, des arrachements de l'enrobé peuvent se produire dans les virages : certains enrobés sont plus résistants que d'autres.</p>	
Gain attendu	Gain local variable de 3 à 6 dB(A) selon le type d'enrobé et la vitesse pratiquée, le gain étant plus important à partir de 50 km/h et où le taux de poids-lourds (ou de bus) est plus faible.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A étudier au cas par cas. Potentiellement 4500 personnes exposées au-delà des seuils le long des voies de gestion communautaire.	
Coût	Surcoût d'un enrobé acoustique 0/6 : +1€/m <sup>2</sup> par rapport à un enrobé classique. Surcoût d'un enrobé très haute performance acoustique 0/4 : +4 à 5€/m <sup>2</sup> par rapport à un enrobé classique. Prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques (env. 0,5 à 1,5 €/m <sup>2</sup> /an).	
Calendrier	D'ici 5 ans	

ACTION 19	Etudier au cas par cas la possibilité de fluidifier le trafic (pose de giratoire)	Actions de prévention VOIRIE
Principe général	<b>Sur des carrefours importants, la fluidification du trafic permet un gain significatif en limitant les phénomènes d'accélération-décélération à proximité de carrefours à feux, tout en améliorant les conditions de circulation.</b>	
Problématique	Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communautaire. Sur ces axes, des habitats sont situés au niveau de carrefours importants. Les accélérations, décélérations liées aux feux tricolores sont source de bruit.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CAVB : Voirie, Environnement et les communes. Eventuellement CG94, dans le cas où les voies communautaires jouxtent les voies départementales.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les principales techniques permettant de fluidifier le trafic sont les suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gestion des feux (ondes vertes). Notions qu'une onde verte ne peut être mise en place que dans un sens de circulation, quitte à les alterner au cours d'une journée afin de l'adapter au trafic pendulaire du territoire.</li> <li>• Mise en place de giratoires. Les mini-giratoires peuvent être une solution sur des axes urbains fréquentés notamment par des bus.</li> </ul> <p>Suppression des carrefours à feux afin de limiter les points d'arrêt et les phénomènes de décélération/accélération.</p> <p><b>Attention</b> : le rapprochement de la circulation auprès des bâtiments situés sur le rond point peut créer des nuisances pour ces riverains, plus proches de la source de bruit qu'auparavant.</p>	 
Gain attendu	Gain local variable de 1 à 4 dB(A).	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A étudier au cas par cas. Potentiellement 4500 personnes exposées au-delà des seuils le long des voies de gestion communautaire.	
Coût	A étudier au cas par cas.	
Calendrier	Délai indicatif : plusieurs années.	

ACTION 20	Réduire la vitesse par des aménagements spécifiques	Actions de prévention VOIRIE
Principe général	<b>La limitation de la vitesse de circulation permet de diminuer significativement les niveaux de bruit liés aux axes routiers.</b>	
Problématique	Les cartes de bruit ont mis en évidence des secteurs à enjeux, qui sont pour certains liés à de la voirie communautaire. La diminution des vitesses le long de ces axes permettrait une diminution des nuisances sonores pour les riverains.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	Plusieurs services de la CAVB : Voirie, Environnement, Déplacements, et les communes.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La réduction de la vitesse pratiquée par les usagers permet une diminution des niveaux sonores générés par le roulement des véhicules. Elle peut être mise en place grâce aux moyens suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Réglementation.</li> <li>• Signalétique adaptée.</li> <li>• Rétrécissement de la voie (terre plein central, stationnement en épi, élargissement des trottoirs, pistes cyclables...).</li> <li>• Chicanes.</li> <li>• Coussins lyonnais, dos d'âne.</li> <li>• Dispositif de contrôle et d'information à l'usager de la vitesse (contrôles occasionnels ou automatiques).</li> <li>• Mise en place de zone 30 (voir fiche action n°16) ou de zones de rencontre (20 km/h et partage de la voirie).</li> </ul> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;">   </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center; margin-top: 10px;">   </div>	
Gain attendu	Gain local de 1 à 5 dB(A) localement.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	A étudier au cas par cas. Potentiellement 4500 personnes exposées au-delà des seuils le long des voies de gestion communautaire.	
Coût	A étudier au cas par cas. De quelques k€ à plusieurs dizaines de k€ selon les aménagements prévus.	
Calendrier	A étudier au cas par cas.	

ACTION 21	Intégrer les critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics	Actions de prévention EQUIPEMENTS PUBLICS
Principe général	<b>L'objectif est d'intégrer un critère bruit dès les cahiers des charges des marchés publics, lors de l'achat des équipements ou de la construction ou rénovation de bâtiments communaux ou intercommunaux. Il s'agit avant tout d'être exemplaire en matière de gestion du bruit.</b>	
Problématique	Les communes et la CAVB peuvent générer des nuisances sonores par l'utilisation des équipements municipaux utilisés pour l'entretien de l'espace public. De plus, la CAVB et les communes ont la gestion de plusieurs bâtiments, qu'il convient d'isoler correctement vis-à-vis des bruits extérieurs.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB et communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p><b>1/ Matériel communal ou communautaire :</b>            La CAVB et les communes pourront établir un cahier des charges pour chaque type de matériel générant des nuisances sonores (tondeuses, véhicules de nettoyage, bennes à ordures ménagères, ...). Chaque cahier des charges précisera les niveaux sonores à ne pas dépasser par les équipements ou matériels de fonctionnement, pour protéger à la fois les utilisateurs et les riverains. Les niveaux de bruit seront déterminés à partir de la réglementation en vigueur.            Le facteur acoustique entrera dans l'ensemble des critères de choix des matériels et équipements acquis par les villes ou la CAVB.            D'une manière générale, le facteur acoustique entrera dans les critères de choix des matériels et équipements.</p> <p><b>2/ Conception des Bâtiments</b>            La CAVB et les communes s'engage à poursuivre leurs efforts pour faire réaliser une étude acoustique spécifique pour toute construction nouvelles susceptible d'entraîner une nuisance acoustique à l'extérieur, ou des dysfonctionnements intérieurs liés à l'acoustique. L'établissement des cahiers des charges pourra prendre appui sur la réglementation HQE existante (cibles 3 et 9).            Les exigences acoustiques à inscrire dans les cahiers des charges seront déterminées au cas par cas mais devront porter au minimum sur la durée de réverbération interne des locaux, les performances d'isolation acoustique des locaux et vis-à-vis de l'extérieur, les niveaux de bruit émis par les équipements techniques (groupes froids, ventilations, centrales de traitement d'air).</p>	
Gain attendu	Diminution des nuisances sonores générées par les équipements publics de type entretien des voiries ou espaces publics. Meilleure isolation acoustique des bâtiments communaux et communautaires.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable.	
Coût	A étudier au cas par cas.	
Calendrier	A étudier au cas par cas.	


ACTION 22	Intervenir auprès des autorités compétentes afin que des normes plus strictes soient mises en place pour les 2 roues motorisés	Actions de prévention DIVERS
Principe général	<b>Il s'agit de faire remonter auprès des autorités compétentes (Etat, Europe, groupes de travail) la nécessité de traiter à la source le problème lié aux nuisances sonores générées par les véhicules motorisés notamment les deux-roues, en imposant une limite sonore aux fabricants.</b>	
Problématique	Même si leur impact n'est pas pris en compte par les cartes de bruit, les deux-roues motorisés constituent l'une des sources majeures de gêne en ville.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il s'agit de faire remonter auprès des autorités compétentes (Etat, Europe, groupes de travail) la nécessité de traiter le problème lié aux nuisances sonores générées par les deux-roues, dans un contexte où les fabricants sont autorisés à mettre sur le marché des véhicules de plus en plus puissants, et donc de plus en plus bruyants.</p> <p>A noter qu'une réglementation existe (homologation des dispositifs d'échappements, valeurs limites des expositions sonores, verbalisation...). Une sollicitation de contrôles effectués par la police est possible. Des sensibilisations dans les collèges et lycées peuvent également être envisagées.</p>	
Gain attendu	Aucun dans l'immédiat.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non mesurable.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans.	

### Actions de sensibilisation et de formation


Les actions de sensibilisation et de formation permettent d'inciter au changement des comportements, au niveau de la population, mais également dans les pratiques des personnels municipaux ou de la CAVB.

N° Action	Thématique	Description / Motif	Coût	Acteur
23	Sensibilisation/formation	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit (atelier, conférences) à la Maison de l'environnement (bruit des 2 roues, voisinage etc.)	Temps humain	CAVB
24	Sensibilisation/formation	Organiser des formations du personnel de la CAVB et des communes sur la thématique bruit (acoustique du bâtiment, bruit de chantier, utilisation des équipements public).	Temps humain	CAVB
25	Sensibilisation/formation	Dans le cadre d'une réédition du guide des déplacements, transmettre un message incitant la population à utiliser les modes actifs (marche, vélo) moins générateurs de nuisances sonores.	Temps humain	CAVB

Ces 3 fiches action sont présentées ci-après.

ACTION 23	Mettre en place des actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit	Actions de sensibilisation et de formation
Principe général	<b>Il s'agit de prendre appui sur la Maison de l'Environnement pour sensibiliser le public, via des ateliers, conférences, expositions, sur la thématique bruit : bruit des deux-roues, voisinage, comportements, prévention des risques auditifs (musique amplifiée) etc.</b>	
Problématique	Les nuisances sonores visées par la Directive Européenne se limitent aux bruits étendus des transports terrestres (route, fer), aériens, et des industries. Toutefois, chacun peut au quotidien agir à son niveau sur les bruits du quotidien (voisinage, deux-roues, comportement, musique amplifiée).	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - Maison de l'Environnement	
Mise en œuvre – méthode et techniques	Des panneaux d'exposition mobiles utilisés dans les établissements scolaires pourront être utilisés (exemple du 6 <sup>ème</sup> Forum des Ecocitoyens en herbe du Val de Bièvre, qui a eu lieu en avril 2012).  Des panneaux d'informations sur le thème du Bruit sont également disponibles à la location au CIDB (Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit).  Utilisation d'outils pédagogiques	
Gain attendu	Meilleure information du grand public	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans	

ACTION 24	Organiser des formations du personnel de la CAVB et des communes sur la thématique bruit	Actions de sensibilisation et de formation
Principe général	<b>Organiser des sessions de sensibilisation / formation, afin de présenter les principales réglementations acoustiques en lien avec les rôles et obligations de chaque institution</b>	
Problématique	Il s'agit de partager les connaissances fondamentales en acoustique urbaine avec l'ensemble des partenaires de l'aménagement du territoire.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB- communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Les sessions de formation / sensibilisation seront organisées par la CAVB. La présence des élus référents en termes d'urbanisme et environnement serait souhaitée, ainsi que les techniciens de la CAVB et des communes.</p> <p>Exemples de formations :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Acoustique du bâtiment.</li> <li>• Bruit de voisinage, constat des infractions.</li> <li>• Bruit des véhicules à moteur.</li> <li>• Formation relative à la démarche HQE, développement durable, et qualité environnementale des bâtiments.</li> <li>• Introduire le développement durable dans les documents d'urbanisme.</li> <li>• Concevoir un écoquartier.</li> </ul> <p>Des formations « catalogue » existent, par exemple auprès du CIDB ou de certains CNFPT, mais il est également possible de créer des formations « à la carte », avec un contenu et des modalités plus ciblés sur les attentes des intéressés, auprès de bureaux d'études spécialisés en acoustique environnementale.</p>	
Gain attendu	Meilleure prise en compte de la problématique Bruit au quotidien par les services techniques	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable	
Coût	Temps humain Coût de la formation. (à partir de 1000 € par jour pour 1 groupe de moins de 10 personnes, ou environ 250 € par personne et par jour).	
Calendrier	D'ici 5 ans	

ACTION 25	Message incitant la population à utiliser les modes actifs (marché, vélo)	Actions de sensibilisation et de formation
Principe général	<b>Dans le cadre de la réédition du guide des Déplacements, il s'agit d'inclure un message incitant la population à utiliser les modes actifs (marche, vélo) moins générateurs de nuisances sonores.</b>	
Problématique	Le guide des déplacements a été édité en 2008, dans le cadre du Plan Local de Déplacement de la CAVB. Ce guide est destiné aux citoyens, et comporte l'ensemble des informations utiles relatives aux transports en commun, aux pistes cyclables, sur le territoire de la CAVB. Ce guide doit être prochainement actualisé.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB, Direction Environnement et Déplacement.	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Il s'agit d'indiquer aux citoyens qu'ils contribuent à une diminution des nuisances sonores en utilisant les modes actifs (piéton, vélo) plutôt que la voiture.</p> <p>Le message pourra figurer, par exemple, dans une bulle « Le saviez-vous ? », ou être intégré sur un paragraphe relatif aux effets bénéfiques de l'utilisation des transports en commun et des modes actifs.</p>	
Gain attendu	Contribution à diminuer le trafic routier	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Non quantifiable	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans	



### 6.4.3 Pour préserver les zones calmes

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver les zones calmes, quelques précautions simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique des ces espaces :

N° Action	Thématique	Description / Motif	Coût	Acteur
26	Parcs gérés par le CG94	Inciter le CG à identifier les 3 parcs départementaux comme zone calme	Tps humain	CAVB
27	Espaces publics gérés par les communes ou la CAVB	Affichage, Information, sensibilisation à l'entrée des parcs, et par le biais d'expositions à la Maison de l'Environnement : rappel des principes de comportement à respecter A coupler avec l'action Communication-Sensibilisation	Qqs k€	Communes CAVB
28		Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore (par la mesure et/ou les cartes de bruit)	250€ par mesure courte	CAVB
29		Etude sur l'accessibilité des zones calmes par les modes doux	Tps humain 10 jours	CAVB
30		Veiller à l'utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts, opter pour des matériels non bruyants, électrique si possible		communes

Ces 5 fiches actions sont présentées ci-après :

ACTION 26	Inciter le Conseil Général du Val de Marne à identifier les 3 parcs départementaux comme zones calmes	Actions de préservation des zones calmes
Principe général	<b>Il s'agit d'inciter le CG94, lors de l'élaboration de son propre PPBE, à réfléchir à la prise en compte en tant que zone calme des 3 parcs départementaux suivants :</b> Parc départemental des Hautes Bruyères, à Villejuif. Parc départemental de la Roseraie, à l'Hay-les-Roses. Parc départemental du Coteau, à Arcueil.	
Problématique	Suite à la réalisation des cartes de bruit, le diagnostic a mis en évidence 3 parcs départementaux d'envergure, que les communes souhaitent voir classer en zone calme. Ces parcs ne sont pas gérés par les communes. L'accord du gestionnaire est nécessaire pour classer ces zones.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - communes – Conseil Général	
Mise en œuvre – méthode et techniques	La CAVB a d'ores et déjà sollicité le CG94 lors des comités de pilotage de l'étude d'élaboration du PPBE de la CAVB. La CAVB poursuivra sa demande de prise en compte de ces 3 parcs, en apportant des arguments sur l'importance pour la population de disposer d'espaces de ressourcement d'envergure sur le territoire. Des échanges pourront avoir lieu avec le CG94 pour assurer une cohérence entre ces 3 parcs, et la définition des zones calmes qui sera posée par le CG94.	
Gain attendu	Un environnement sonore maîtrisé au niveau de ces parcs, voire une diminution des niveaux de bruit si des actions d'aménagement sont mises en place.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des parcs.	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans.	

ACTION 27	Afficher, informer, sensibiliser à la pérennisation des zones calmes	Actions de préservation des zones calmes
Principe général	<b>Informer la population sur l'existence de zones calmes sur le territoire de la CAVB, par le biais d'affichages in situ mais également d'exposition à la Maison de l'Environnement.</b>	
Problématique	Lors de l'élaboration du PPBE, un certain nombre d'espaces publics répond à la définition des zones calmes, telle que posée par la CAVB. Un des objectifs du PPBE est de préserver ces zones calmes.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Pour les espaces protégés et les espaces publics, la CAVB et les communes peuvent communiquer autour de la particularité <i>zone calme</i> via plusieurs actions à destination des services, des scolaires, du public :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Par une signalisation en entrée de zone calme (panneau).</li> <li>• Communication écrite avec articles dans les publications locales.</li> <li>• Communication orale par les enseignants ou les services communaux.</li> <li>• Réalisation d'expositions à la Maison de l'Environnement ou au niveau de la zone calme.</li> </ul> <p>La sensibilisation pourra porter sur l'usage de la zone, et les possibles conflits d'usage, à l'intérieur du lieu ou vis-à-vis de l'environnement extérieur ; et en profiter pour indiquer, de manière positive, quelques règles de bon comportement à respecter au sein de ces lieux.</p>	
Gain attendu	Meilleure information de la population	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des zones calmes.	
Coût	Temps humain - A étudier au cas par cas pour les affichages in situ	
Calendrier	D'ici 5 ans.	

ACTION 28	Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore au sein des zones calmes	Actions de préservation des zones calmes
Principe général	<b>Il s'agit d'utiliser les outils pour s'assurer de la préservation des calmes dans le temps, au moyen de mesures de bruit, ou de la mise à jour des cartes de bruit prévue tous les 5 ans.</b>	
Problématique	La détermination des zones calmes, issues des cartes de bruit, s'accompagne d'actions ayant pour objectif de préserver la qualité acoustique de ces lieux, et leur pérennité.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB - Bruitparif	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La CAVB pourra suivre l'évolution des niveaux de bruit au niveau des zones calmes définies sur le territoire, au moyen de mesures de bruit régulières, ou pour objectiver une évolution de la situation. Les mesures pourront être de courte durée (30 minutes à 1h), et seront réalisées selon la norme NFS31-010, relative au bruit dans l'environnement. La CAVB pourrait le cas échéant solliciter des mesures de bruit auprès de Bruitparif.</p> <p>En outre, la mise à jour des cartes de bruit, prévue tous les 5 ans, permettra de quantifier l'évolution des niveaux de bruit dans ces lieux. Cette mise à jour est actuellement prise en charge par Bruitparif à l'échelle de l'Île de France.</p>	
Gain attendu	Non dégradation des niveaux de bruit.	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des zones calmes.	
Coût	Environ 300€ pour une mesure de courte durée.	
Calendrier	D'ici 5 ans.	

ACTION 29	Etude sur l'accessibilité des zones calmes	Actions de préservation des zones calmes
Principe général	<b>Il s'agit d'étudier de la bonne accessibilité des zones calmes par le biais des transports en commun et des modes actifs</b>	
Problématique	En vue de préserver les zones calmes, une bonne accessibilité de ces zones par des modes de transports collectifs ou à pied ou à vélo constitue un critère important, et contribue à ne pas utiliser la voiture pour aller se ressourcer dans ces lieux.	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB Direction Environnement et Déplacements - communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>Pour chacune des zones calmes, seront étudiés et listés les moyens d'accès :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A pied : cheminements piétons</li> <li>• A vélo : pistes cyclables ou stations Vélib'.</li> <li>• En transports en commun : bus, métro</li> <li>• Parking ou stationnements : la facilité de stationner à proximité de ces zones risque d'inciter à l'usage de la voiture, ce qui n'est pas conseillé si on souhaite préserver l'environnement sonore aux abords des zones calmes.</li> </ul> <p>Cette étude pourra mettre en évidence certains manques et contribuer à la définition de nouveaux cheminements piétons ou vélo le cas échéant.</p>	
Gain attendu	Accessibilité facilitée aux zones calmes	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des zones calmes	
Coût	Temps humain	
Calendrier	D'ici 5 ans	

ACTION 30	Veiller à l'utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts	Actions de préservation des zones calmes
Principe général	<b>Afin de préserver la qualité des zones calmes, la CAVB et les communes doivent montrer l'exemple dans l'utilisation des équipements d'entretien de ces espaces publics.</b>	
Problématique	Les zones calmes identifiées dans le PPBE sont gérées par les communes. Leur entretien peut conduire à l'utilisation de matériels générant des nuisances sonores pour les usagers du parc (souffleuse à feuilles, balayeuse, tondeuse etc.).	
Pilotage	CAVB	
Acteurs concernés	CAVB et communes	
Mise en œuvre – méthode et techniques	<p>La méthode proposée consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Identifier et lister les équipements utilisés pour l'entretien des espaces verts, pour chaque commune : tonte des pelouses, ramassage des feuilles, élagage, collecte des déchets, entretien des allées...</li> <li>• Se renseigner si des équipements moins bruyants existent sur le marché.</li> <li>• Réfléchir aux horaires d'utilisation de ces équipements pour minimiser la gêne des usagers.</li> <li>• Former et informer les personnels à l'utilisation raisonnée de ces équipements bruyants le cas échéant (pour leur propre santé (bruit au travail), et pour le confort des usagers) : ne pas laisser tourner le moteur entre 2 utilisations, etc.</li> </ul>	
Gain attendu	Préservation des zones calmes	
Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	Usagers des zones calmes	
Coût	A étudier au cas par cas	
Calendrier	D'ici 5 ans	

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

---

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

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

---

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

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

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

### 7.2 Suivi du plan d'action

---

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

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

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

### 7.3 Mise en cohérence des outils

---

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

## Annexe 1. Cartes des PNB Etat

L'annexe présente une carte par commune et par indicateur (jour-nuit). Les cartes sont issues du PPBE de l'Etat en Val de Marne.

## ARCUEIL

### Lden 68

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Soin + santé

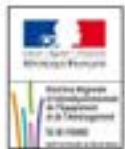


## ARCUEIL

### Ln 62

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Soin - santé



**CACHAN**  
**Ln 62**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



**CACHAN**  
**Lden 68**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé





**FRESNES**  
**Lden 68**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé

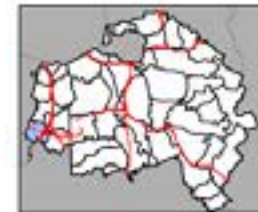
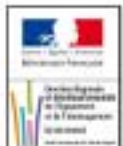


## FRESNES

Ln 62

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Soins - santé



**GENTILLY**  
**Lden 68**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



**GENTILLY**  
**Ln 62**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



## L'HAY-LES-ROSES

Lden 68

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Sport - santé



## L'HAY-LES-ROSES

Ln 62

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Soins - santé



### KREMLIN-BICÊTRE

Lden 68

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



### KREMLIN-BICÊTRE

Ln 62

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



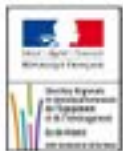
**VILLEJUIF**  
**Lden 68**

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé



VILLEJUIF  
Ln 62

- Type de bâtiments
- Action sociale
  - Enseignement
  - Habitation
  - Soins - santé





## Annexe 2. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires

---

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

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

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

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

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

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

- DnT<sub>A,tr</sub> ≥ L<sub>Aeq</sub>(6h-22h) - 40
- DnT<sub>A,tr</sub> ≥ L<sub>Aeq</sub>(6h-18h) - 40
- DnT<sub>A,tr</sub> ≥ L<sub>Aeq</sub>(18h-22h) - 40
- DnT<sub>A,tr</sub> ≥ L<sub>Aeq</sub>(22h-6h) - 35
- DnT<sub>A,tr</sub> ≥ 30dB(A)

Le Conseil Général, et la Ville de Paris fixeront leurs propres conditions et priorités de traitement pour les voies dont ils ont la gestion.

## Annexe 3. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores

---

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



**Actions à la source**

**Action sur la propagation**

**Action sur le récepteur**

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

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

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

## Actions à la source

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

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

**La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses** est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS<sup>3</sup> au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

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

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

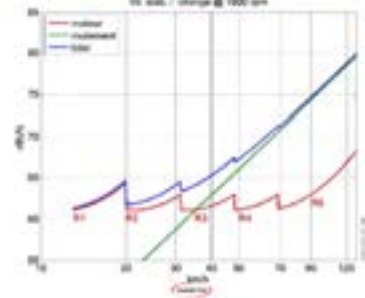
Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

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

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

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

Emission acoustique d'un VL fonction de la vitesse (niveau maximal au passage)



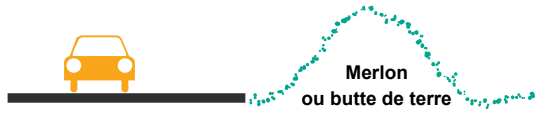
Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

### Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

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

<sup>3</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

## Actions sur la propagation



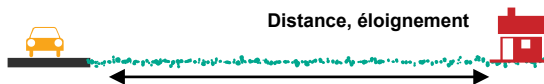
Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



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



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



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

### Impact acoustique de la végétation :



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

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

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

## Actions sur le récepteur

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

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

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



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

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

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



### Attention ! Isolement interne

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



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

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

## Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

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

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

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



## Annexe 4. Echanges avec gestionnaires d'infrastructures

---



Arcueil  
le 19 FEV. 2013

La Présidente

à Monsieur le Préfet du Val de Marne  
Direction Régionale et Interdépartementale de  
l'Équipement et de l'Aménagement Ile de  
France  
Unité Territoriale de Val de Marne  
Pôle Risques environnement et nuisances  
21-29 avenue du Général de Gaulle  
94038 CRETEIL

A l'attention de Monsieur Yoann COLLINET

Réf : DSR D1300411 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Avis de la CAVB

Monsieur le Préfet,

Vos services m'ont transmis pour avis le 26 octobre 2012 le Plan de prévention du bruit dans l'environnement des infrastructures routières de l'Etat dans le département du Val de Marne.

Je souhaite tout d'abord rappeler la situation particulière de notre territoire marqué par d'importantes coupures urbaines liées à la présence de grandes infrastructures routières (A6a et b, périphérique, A86...) générant un trafic conséquent de véhicules et de poids lourds. Ce trafic pour l'essentiel constitué d'une circulation de transit, profite peu aux résidents et constitue, pour un grand nombre d'entre eux, une cause importante de dégradation de leur environnement et de leur cadre de vie : rupture paysagère, dégradation de la qualité de l'air, nuisances sonores etc...

Ces impacts ont d'ailleurs été reconnus par vos services puisque suite à l'élaboration des cartographies de l'environnement sonore approuvées en novembre 2009, huit points noirs bruit (PNB) ont été identifiés sur notre territoire le long des axes A6a, A6b et A86.

Au total ce sont près de 260 bâtiments d'habitation et 3 582 résidents qui subissent au quotidien, ces nuisances sonores à des niveaux dépassant les seuils réglementaires.

Or, dans le PPBE de l'Etat, au chapitre «Mesures de réduction programmées ou envisagées», il n'est fait aucune mention des mesures concrètes prévues pour résorber ces PNB, exception faite de la requalification de la couverture acoustique de l'A6b qui est aujourd'hui achevée et du diagnostic acoustique.

Par ailleurs, ce document ne fait pas apparaître d'objectif global de réduction du bruit sur le territoire du Val de Bièvre et n'intègre aucun volet prospectif consécutif à une densification urbaine programmée notamment dans le cadre de la ZAC CAMPUS GRAND PARC.

Espérant que ces remarques soient prises en compte, je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet, mes sincères salutations.

Patricia TORDJMAN

276, avenue François Mitterrand  
94114 Arcueil cedex  
Tél : 01 55 01 03 03  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@agge-valdebièvre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre

ARCUEIL - CACHAN - FRESNES - GENTILLY - LE KREMLIN BICÊTRE - L'HAY-LES-ROSES - VILLEAUF



Arcueil  
le 30 avril 2013

La Présidente

à Monsieur Bertrand DELANOË  
Maire  
Hôtel de Ville de Paris  
2 rue Lobau  
75004 PARIS

A l'attention de Monsieur Julien BERGETON  
Adjoint au maire de Paris chargé des  
déplacements, des transports et de l'espace  
public

Réf : DSR D1300971 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Monsieur le Maire,

La Communauté d'agglomération du Val de Bièvre est actuellement en phase d'élaboration de son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La problématique des nuisances sonores est particulièrement sensible sur notre territoire marqué par d'importantes coupures urbaines liées à la présence de nombreuses infrastructures routières (A6, boulevard périphérique, A86) générant un trafic conséquent de véhicules et de poids lourds.

Cette situation constitue pour grand nombre de nos habitants une cause importante de dégradation de leur environnement et du cadre de vie.

Parmi les infrastructures routières, le Boulevard périphérique contribue de façon importante à ces nuisances sonores.

Celles-ci ont été confirmées dans un rapport de BRUITPARIF datant de 2010 et relatif aux résultats d'une campagne de mesures effectuée entre le 20 mars et le 20 avril 2009.

Une station de mesure fixe avait été positionnée au niveau de la porte de Gentilly au 65 avenue Paul Vaillant Couturier.

Les résultats de cette campagne de mesures ont clairement établi un niveau de dépassement important des seuils réglementaires à savoir :

- pour l'indicateur Lden (jour/nuit) : 75,1 dB (seuil réglementaire : 68 dB)
- pour l'indicateur Ln (nuit) : 70,5 dB (seuil réglementaire : 62 dB)

Soit un niveau de dépassement de 7 dB de jour et de 8 dB la nuit.

Il faut noter que ces niveaux de bruit sont obtenus malgré la présence d'une protection acoustique (mur anti bruit).

Le rapport BRUITPARIF mentionne par ailleurs que ces niveaux de bruit élevés sont constatés dès 5 h du matin et ce, jusqu'à minuit ce qui laisse présager de la gêne occasionnée pour les riverains de notre territoire victimes de ces nuisances.

...

7/8, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex  
Tél. : 01 55 01 03 03  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@aggo-valdebièvre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE réalisé en collaboration avec les sept communes de l'agglomération, et lors d'échanges avec les différents services gestionnaires d'infrastructures dont la Ville de Paris, nous avons eu connaissance de la mise en place d'enrobés phoniques nouvelle génération sur le Boulevard Périphérique au niveau de la Porte de Vincennes. Il apparaît que ceux-ci permettent une diminution de l'ordre de 4,5 dB des niveaux sonores habituellement enregistrés et donc une nette amélioration en terme de confort acoustique pour les riverains.

Compte tenu des éléments précitées et des nuisances subies par les habitants de notre territoire, nous sollicitons la Ville de Paris afin que soit étudié la mise en place de ce type d'enrobés acoustiques nouvelle génération sur le Boulevard périphérique en bordure des communes de Gentilly et du Kremlin-Bicêtre.

Je vous remercie par avance de bien vouloir étudier notre demande et me faire savoir quelle suite vous pourriez y donner.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, en l'assurance de mes meilleures salutations.



Pour la Présidente, par délégation  
Vice-président  
Christian METAIRIE

Copies :  
Madame Patricia TORDJMAN – Maire de Gentilly  
Monsieur Jean-Luc LAURENT – Député Maire de Kremlin-Bicêtre



Arcueil  
le 5 juillet 2013

La Présidente

à Monsieur le Préfet du Val de Marne  
Direction Régionale et Interdépartementale de  
l'équipement et de l'aménagement d'Île de  
France  
Unité Territoriale de Val de Marne  
Service de l'environnement et de la  
réglementation de l'urbanisme  
Pôle Risques environnement et nuisances  
21 à 29 avenue du Général de Gaulle  
94038 CRETEIL

A l'attention de Monsieur Yoann COLLINET

Réf : DSR D1301630 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la Communauté d'agglomération de  
Val de Bièvre - Avis préalable à la consultation du public

Monsieur le Préfet du Val de Marne,

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre vient d'élaborer son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tel que prévu par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

Ce plan s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore de notre territoire, approuvée par le Conseil communautaire du 8 juin 2009.

En votre qualité de gestionnaire des infrastructures routières de l'Etat et des infrastructures ferroviaires de la RATP dans le département du Val de Marne, je sollicite votre avis sur ce projet de PPBE avant le **6 septembre 2013**.

Passé ce délai, sans avis de votre part celui-ci sera réputé positif. Dans le cas contraire vos remarques éventuelles seront annexées au projet de PPBE qui fera l'objet d'une mise à disposition du public à compter du 1er octobre et jusqu'au 30 novembre 2013.

Notre partenariat dans ce domaine est essentiel pour mener à bien les actions à venir afin d'atténuer les nuisances sonores perçues sur le territoire de l'agglomération de Val de Bièvre.

Je vous remercie par avance de votre collaboration sur ce dossier et vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet du Val de Marne, mes sincères salutations.



Pour la Présidente, par délégation  
Le Vice-président

Christian METAIRIE

7/6, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex  
Tél : 01 55 01 03 03  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@aggl-valdebievre.fr

ARCUEIL - CACHAN - FRESNES - GENTILLY - LE KREMLIN BICÊTRE - L'HAY-LES-ROSES - VILLEJUIF



Arcueil  
le 5 juillet 2013

La Présidente

à Monsieur Abraham JOHNSON  
Conseiller Général  
Conseil Général  
21/29 Avenue Charles de Gaulle  
Hôtel du département  
94011 CRETEIL Cedex

A l'attention de Valérie TRIBEL  
Direction du développement durable

Réf : DSR D1301626 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre - Avis préalable à la consultation du public

Monsieur le Conseiller Général,

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre vient d'élaborer son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tel que prévu par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

Ce plan s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore de notre territoire, approuvée par le Conseil communautaire du 8 juin 2009.

En votre qualité de gestionnaire des voies départementales, je sollicite votre avis sur ce projet de PPBE avant le **6 septembre 2013**.

Passé ce délai, sans avis de votre part, celui-ci sera réputé positif. Dans le cas contraire, vos remarques éventuelles seront annexées au projet de PPBE qui fera l'objet d'une mise à disposition du public à compter du 1er octobre et jusqu'au 30 novembre 2013.

Notre partenariat dans ce domaine est essentiel pour mener à bien les actions à venir afin d'atténuer les nuisances sonores perçues sur le territoire de l'agglomération de Val de Bièvre.

Je vous remercie par avance de votre collaboration sur ce dossier et vous prie d'agréer, Monsieur le Conseiller Général, mes sincères salutations.



Pour la Présidente, par délégation  
de Vice-président

Christian METAIRIE

7/9, avenue François Virault Pasquel  
94114 Arcueil cedex  
Tél : 01 55 01 03 03  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@aggo-valdebievre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre

ARCUEIL - CACHAN - FRESNES - GENTILLY - LE KREMLIN BICÊTRE - L'HAY LES ROSES - VILLEJUIF



Arcueil  
le 5 juillet 2013

La Présidente

à Monsieur Bertrand DELANOË  
Maire  
Hôtel de Ville de Paris  
2 rue Lobau  
75004 PARIS

A l'attention de Monsieur Julien BERGETON  
Adjoint au maire de Paris chargé des  
déplacements, des transports et de l'espace  
public

Réf : DSR D1301622 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre - Avis préalable à la consultation du public

Monsieur le Maire,

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre vient d'élaborer son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tel que prévu par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.  
Ce plan s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore de notre territoire, approuvée par le Conseil communautaire du 8 juin 2009.

En votre qualité de gestionnaire du Boulevard périphérique, je sollicite votre avis sur ce projet de PPBE avant le **6 septembre 2013**.

Passé ce délai, sans avis de votre part celui-ci sera réputé positif. Dans le cas contraire vos remarques éventuelles seront annexées au projet de PPBE qui fera l'objet d'une mise à disposition du public à compter du 1er octobre et jusqu'au 30 novembre 2013.

Notre partenariat dans ce domaine est essentiel pour mener à bien les actions à venir afin d'atténuer les nuisances sonores sur le territoire de l'agglomération de Val de Bièvre.

Je vous remercie par avance de votre collaboration sur ce dossier et vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, mes sincères salutations.



Pour la Présidente, par délégation  
Vice-président

Christian METAIRIE

718, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex  
Tél. : 01 55 01 03 00  
Fax : 01 55 01 05 10  
info@aggo-valdebièvre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre



Arcueil  
le 5 juillet 2013

La Présidente

- à Monsieur le Président du Conseil Général des Hauts de Seine  
Unité de prévention des pollutions et optimisation environnementale  
Direction de l'environnement et du développement durable

Conseil Général des Hauts de Seine  
61 rue Salvador Allende  
92751 NANTERRE

A l'attention de Monsieur Julien BERTRAN

Réf : DSR D1301621 CAVB  
Affaire suivie par : Denise ACHACHE

Objet : Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement de la Communauté d'agglomération de Val de Bièvre - Avis préalable à la consultation du public

Monsieur le Président du Conseil général,

La Communauté d'agglomération de Val de Bièvre vient d'élaborer son projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) tel que prévu par le décret n° 2006-361 du 24 mars 2006.

Ce plan s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore de notre territoire, approuvée par le Conseil communautaire du 8 juin 2009.

En votre qualité de gestionnaire de la RD 920, je sollicite votre avis sur ce projet de PPBE avant le **6 septembre 2013**.

Passé ce délai, sans avis de votre part celui-ci sera réputé positif. Dans le cas contraire vos remarques éventuelles seront annexées au projet de PPBE qui fera l'objet d'une mise à disposition du public à compter du 1er octobre et jusqu'au 30 novembre 2013.

Notre partenariat dans ce domaine est essentiel pour mener à bien les actions à venir afin d'atténuer les nuisances sonores perçues sur le territoire de l'agglomération de Val de Bièvre.

Je vous remercie par avance de votre collaboration sur ce dossier et vous prie d'agréer, Monsieur le Président du Conseil général, mes sincères salutations.



La Présidente, par délégation  
Le Vice-président

Christian MEFFAIRE

778, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex  
Tél. : 01 02 01 03 03  
Fax : 01 86 01 06 10  
info@aggl-valdebievre.fr

Communauté  
d'Agglomération  
de Val de Bièvre

ARCUEIL - CACHAN - FRESNÉS - GENTILLY - LE KREMLIN BICÊTRE - L'HAY-LES-ROSES - VILLEUR





Direction du Développement Durable

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

VAL DE BIEVRE  
DSR A1306159 CAVB  
Reçu le 26/08/2013

Mesdames et Messieurs les  
Présidents des Communautés  
d'agglomération  
et des Communautés de communes  
du Val-de-Marne

Référence : 2013-54/ DDD-28  
Créteil, le

*Direc. Environnement  
et Prévention  
de la Pollution  
Atmosphérique*

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

Mesdames et Messieurs les Présidents,

Dans le cadre de l'élaboration de votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, conformément à la directive européenne 2002/49/CE, je vous ai fait part, par courrier en date du 2 mars dernier, des initiatives menées par le Département dans le cadre de sa politique globale de lutte contre le bruit. Je vous ai également annoncé un complément d'informations relatives aux mesures prises spécifiquement sur le réseau routier départemental.

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

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

Cette sélection est basée sur les principes suivants :

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

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

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

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

**Abraham JOHNSON**

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

INFO  
services  
39 94  
cg94.fr

Travaux de voirie sur le réseau départemental

Bilan des travaux réalisés entre 2002 et 2012

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC	Incidence du projet sur le bruit (niveau, eu/lien)	Type d'opération (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2011	Cachan	RD 157	Pôle Arrouel Cachan	1 700 000 €	oui	Transport en Commun
2011	L'Hay-les-Roses	RD 148	Av. du général de Gaulle	2 500 000 €	oui	Transport en Commun
2003	Arrouel	RD 161	Av. Laplace	10 824 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Arrouel	RD 154 B	Av. de Général Mallet Joinville	1 600 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Arrouel	RD 161	Av. Paul Vaillant Cousturier	1 300 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Arrouel	RD 161	Rue Léoline	450 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Arrouel	RD 262 A	Av. Salvador Allendé	2 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2003	Cachan	RD 127	Av. C. Mericourt	1 630 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	1 350 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Cachan	RD 127	Rue Camille Desmoulins	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	2 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Fresnes	RD 267	Bd. Jean Jaurès	1 455 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Gentilly	Sur plusieurs RD	Centre ville	2 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2003	L'Hay-les-Roses	RD 160	Rue Costard, Rue Gravenreux	1 525 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Hay-les-Roses	RD 126	Av. P.V. Cousturier	900 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Hay-les-Roses	RD 127	Av. H. Barbesse	700 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	L'Hay-les-Roses	RD 126	Av. J. Mermot	435 000 €	oui	Requalification de voirie
2006	Le Kremlin-Bicêtre	RD 154	Av. Charles Gide	2 160 000 €	oui	Requalification de voirie
2007	Le Kremlin-Bicêtre	RD 150 A	Rue R. Salengro	1 150 000 €	oui	Requalification de voirie

**Travaux de voirie sur le réseau départemental  
Bilan des travaux réalisés entre 2002 et 2012**

Date de réalisation	Commune	RD	nom de la voirie	montant TTC	incidence du projet sur le bruit (retenu ou/voix)	Type d'application (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de tapis, Réduction Vitesse de circulation, Gestion des feux, Protection, autre)
2006	Villéguy	RD 148	Av. de la République	350 000 €	oui	Requalification de voirie
2012	Arceuil	RD 161	Av. Laplace	450 000 €	oui	POCSR
2006	Genilly	RD 127 B	Rue d'Arceuil	80 000 €	oui	POCSR
2011	Genilly	RD 150	Av. du Président Wilson	55 000 €	oui	POCSR
2011	Cachan	RD 157	Av. Léon Blum	1 600 000 €	oui	Piste cyclable
2012	Cachan	RD 157	Av. Léon Blum	1 900 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Genilly	RD 127	Av. Raspail	1 200 000 €	oui	Piste cyclable
2012	Genilly	RD 127	Av. Raspail	1 100 000 €	oui	Piste cyclable
2012	L'Hay-les-Roses	RD 148	Av. Larroumes	800 000 €	oui	Piste cyclable
2011	Cachan	RD 157	Av. Camot	180 000 €	oui	Réfection de tapis
2006	Genilly	RD 262 A	Rue Nicolas Debrey	3 300 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Genilly	RD 262	Av. Pasteur	360 000 €	oui	Réfection de tapis
2003	L'Hay-les-Roses	RD 148	Av. Général de Gaulle	120 000 €	oui	Réfection de tapis
2005	L'Hay-les-Roses	RD 127	Av. Floquet	177 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	L'Hay-les-Roses	RD 254	Av. A. Briand	260 000 €	oui	Réfection de tapis
2007	Villéguy	RD 7	Voie Basse	415 000 €	oui	Réfection de tapis
2008	L'Hay-les-Roses	RD 148	Rue J. Jourès	110 000 €	oui	Réfection de tapis
<b>TOTAL</b>						<b>36</b>

Travaux de voirie sur le réseau départemental

Programmation 2013 à 2016

Dans le cadre de :	Commune	RD	adresses Postales	Montants TTC	Tout à fait ou partiel sur le budget de l'Etat (S.A.M.P.S)	Type d'intervention (Transport en Commun, Requalification de voirie, Piste cyclable, Réfection de trottoirs, Réalisation de voiries, Réalisation de voiries, Gestion des voiries, Réfection de voiries)
2013	Cochon	RD 157	Axe 187 Avenue Carnot	991 500 €	oui	Transport en Commun
2013	Cochon/L'Hay-les-Roses	RD 127	Axe 187 du lycée barbusse-barres	2 800 000 €	oui	Transport en Commun
2013	Fresnes	RD 127	Axe 187 Avenue de la Liberté	650 194 €	oui	Transport en Commun
2013	Fresnes/L'Hay-les-Roses	RD 266	Axe 187 Av. de la République/lespetits/yl. P et M.Cong	290 000 €	oui	Transport en Commun
2013	L'Hay-les-Roses	RD 117	renvoi aux normes arrêtés		oui	Transport en Commun
2012	Kremlin Bicêtre/Villégif	RD 7	RD7 Nord 3ème phase De la Porte d'able ( RD) à la 24C des Sablons ( Villégif )	30 100 000,00 €	oui	Requalification de voirie
2014	Villégif	RD 7	RD7 Nord 3ème phase Section Boulevard Gerlo entre Avenue de Paris et N°1x Villégif Aragon.	15 000 000,00 €	oui	Requalification de voirie
77	Villégif	RD 7	RD7 Nord 3ème phase rampes entre avenue de Paris et 24C des Sablons	de 3 à 10 M€	oui	Requalification de voirie
2013	Arcueil	RD 153	étude section linéaire-voies noies (SAGEV) requérait	à confirmer	oui	Requalification de voirie
2013	Arcueil	RD 127 / RD 153	Réouverture de la Voie Av Des Leclerc Raspail	3 000 000 €	oui	Requalification de voirie
2015	Arcueil	RD 155	Coude verte Bèze-Uas	4 100 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	Fresnes	RD 86	Axe 187 carrefour Dépopulation	340 000 €	oui	Transport en Commun
2016	Fresnes	RD 126	Avenue de Stalégrad	4 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	L'Hay-les-Roses	RD 160	Rue de la Coquerie	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2014	L'Hay-les-Roses	RD 126	Carrefour Tourville - collège Cheverel	800 000 €	oui	Requalification de voirie
2015	L'Hay-les-Roses	RD 126	Avenue PVC	4 500 000 €	oui	Requalification de voirie
2013	Villégif	RD 7	requérait entre voies basses et piste Aragon		oui	Requalification de voirie
En 2012	Kremlin Bicêtre, Arcueil, Gennevilliers	RD 116	RD116 (RD6) depuis la Porte d'able sur 1400 m, , courcennière ASB	30 300 000,00 €	oui	Requalification de voirie
2013	L'Hay-les-Roses	RD 148	Avenue Lantoumès	800 000 €	oui	Piste cyclable
2014	L'Hay-les-Roses	RD 160	Avenue du général Leclerc	500 000 €	oui	Piste cyclable
<b>TOTAL</b>					<b>30</b>	



VAL DE BIEVRE  
DSR A1306102 CAVB  
Reçu le 21/08/2013

Le Président

Dir. Environnement  
C. Néjard  
Présidente  
D.G.S

Réf : PAT/DEDD/SE/UPPOE/CP

13 - 407

Nanterre, le

19 AOUT 2013

Madame la Présidente,

Par lettre recommandée avec A-R du 5 juillet 2013, reçue dans mes services le 30 juillet, Monsieur Christian Métairie, Vice-président de votre communauté d'agglomération, m'a adressé votre projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement. Il sollicite sur ce document l'avis du département des Hauts-de-Seine – en sa qualité de gestionnaire de la route départementale 920 – avant le 6 septembre prochain, en précisant qu'à défaut, le silence du Département vaudra accord tacite.

Sur le principe, je suis naturellement très favorable à ce que ce dossier soit conduit dans le cadre d'un étroit partenariat entre nos deux collectivités.

Néanmoins, sur la forme, permettez-moi de préciser que l'article L 572-7 du Code de l'environnement stipule que lors de l'élaboration de son PPBE, la communauté d'agglomération doit s'assurer de recueillir l'accord des autorités compétentes pour décider et mettre œuvre les mesures que le PPBE recense. L'article 5 du décret 2006-361 du 24 mars 2006 prévoit d'ailleurs que cet accord soit explicitement joint en annexe au PPBE. Il ne saurait donc être question d'un aval implicite du Conseil général.

Sur le fond, je ne suis pas en mesure aujourd'hui de valider les actions qui, figurant dans votre document, concernent le Conseil général des Hauts-de-Seine. Je suis en effet toujours dans l'attente des cartes stratégiques de bruit sur les routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an que l'Etat devait réaliser au 30 juin 2012. Dès que ces cartes seront en ma possession mes services engageront le travail de diagnostic et de hiérarchisation des zones de bruit critique sur l'ensemble des voies départementales concernées par l'obligation légale de réaliser un PPBE.

Ils ne manqueront pas, dès lors, de se mettre en relation avec les vôtres.

Je vous prie d'accepter, Madame la Présidente, mes respectueux hommages.



Patrick Devedjian

Madame Patricia Tordjman  
Maire de Gentilly  
Présidente de la communauté d'agglomération de Val de Bièvre  
7/9, avenue François Vincent Raspail  
94114 Arcueil cedex

