

Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE) 2025-2030 de Grand Paris Sud

Sommaire

Introduction : Résumé non technique du document à destination du public consulté . 4

I. Contexte.....	6
1. Contexte réglementaire	6
2. Présentation du territoire.....	8
3. Méthode d'élaboration du PPBE	10
1. Organisation au sein du territoire	10
2. Outils à disposition	11
3. Identification des acteurs.....	11
4. Méthode d'identification des enjeux	12
5. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires.....	12
6. Proposition de plan d'actions.....	12
7. Méthode de consultation du public	13
8. Publication du PPBE.....	13
II. Identification des enjeux.....	14
1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports	14
2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles ..	15
4. Autres éléments de diagnostic.....	15
5. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	16
1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux	16
2. Bruit routier.....	17
3. Bruit ferré	19
4. Bruit aérien.....	21
5. Situations de multi-exposition	24
6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux.....	26
7. Bruit industriel.....	27
8. Co-exposition Air-Bruit.....	28
9. Zones calmes potentielles	29
III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées	31
1. Actions sur le bruit routier	31
1. Traitement des zones à enjeux du réseau national	31
2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental	32
3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et les territoires	33
2. Actions sur le bruit ferré.....	38

3. Actions sur le bruit aérien	41
1. PPBE et PEB de l'aéroport d'ORLY	41
2. Autre PEB.....	42
IV. Plan d'actions	49
Détail des actions portée par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud	
Seine-Essonne-Sénart,.....	49
Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores à la source	51
Axe 2 – Identifier et préserver des zones de calme	58
Axe 3 – Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance.....	60
Annexes	64
Glossaire et lexique des abréviations	64
Liste des communes potentiellement exposées aux enjeux du bruit industriel :	69
Carte des renouvellements de revêtements réalisés depuis 15 ans par le	
Département de Seine-et-Marne sur le territoire de Grand Paris Sud depuis 2009....	71
Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	72
Contexte	72
Modalités de la consultation.....	72
Synthèse des contributions.....	73
Modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation	75

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

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006, et établi au titre de la 4ème échéance de la directive européenne 2002/49/CE.

Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, approuvée par le Conseil Communautaire du 6 février 2024.

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs tels que définis par la Directive Européenne 2002/49/CE :

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

Les résultats cartographiques du bruit montrent que des populations sont potentiellement exposées à des bruits supérieurs aux seuils règlementaires, selon l'indicateur Lden :

- Pour le bruit routier, 9 606 personnes, soit 2.7% de la population, résideraient aux abords des voies situées autour d'infrastructures majeures du territoire, telles que l'A6, les nationales 104 et 7, et de certaines routes départementales (310, 31, 50). 14 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.
- Pour le bruit ferré, 174 personnes résideraient aux abords du réseau SNCF.
- Enfin, pour le bruit aérien, 27 882 personnes, soit 7.9% de la population, seraient exposées par les survols aériens en journée de l'aéroport de Paris-Orly, sans toutefois être inclus dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de celui-ci.

Certaines situations de dépassement de seuil ont pu être traitées par les gestionnaires d'infrastructures de transport, depuis la publication des cartes de bruit (notamment SNCF Réseau et le département et la DiRIF).

Ce tableau, présente la part de la population de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, exposée d'une part au bruit routier, ferré et aérien, au-dessus des seuils fixés par les objectifs de qualité recommandés par l'OMS et d'autre part en dépassement des valeurs limites règlementaires par source de bruit, selon l'indicateur Lden et Ln.

C.A Grand Paris Sud Population exposée au-delà :	Bruit routier	Bruit ferré	Bruit aérien	Bruit cumulé
De la valeur limite Lden	9 606 hab. 2,73%	174 hab. 0,05%	0 hab. 0%	9 776 hab. 2,78%
De la recommandation OMS Lden	276 567 hab. 78,6%	20 851 hab. 5,9%	27 882 hab. 7,9%	288 211 81,9%
De la valeur limite Ln	2 671 hab. 0,76%	313 hab. 0,09%	0 hab. 0%	2 984 hab. 0,85%
De la recommandation OMS Ln	224 903 hab. 63,9%	33 548 hab. 9,5%	0 hab. 0%	238 050 hab. 67,6%

Le diagnostic acoustique, disponible en annexe, réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit, a permis de révéler 13 secteurs comme étant des zones à enjeux, ainsi que des espaces du territoire à préserver des nuisances sonores routières, ferroviaires et aériennes.

Le plan d'action du PPBE 2024/2029 s'articulera principalement autour des 3 axes suivants :

- Axe 1 : Prévenir / réduire les nuisances sonores à la source
- Axe 2 : Identifier et préserver des zones calmes
- Axe 3 : Communiquer / sensibiliser / améliorer la connaissance.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années. Les éléments sont retranscrits au chapitre III, de ce document.

I. Contexte

1. Contexte réglementaire

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne pour éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. A cette fin, elle prescrit la mise en œuvre, dans chaque Etat membre, des orientations suivantes :

- Documenter l'exposition au bruit dans l'environnement à l'aide d'une cartographie stratégique du bruit (CSB) et estimer les populations exposées ;
- Garantir l'information du public concernant le bruit dans l'environnement et ses effets ;
- Adopter des plans d'action 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 zone calme).

La Directive européenne 2002/49/CE est modifiée par la directive 2015/996/CE établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit (CNOSSOS EU, annexe II) et par la Directive 2020/367/CE modifiant l'annexe III concernant l'établissement de méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Des modifications notables entrent donc en application pour la première fois dans le cadre de la 4ème échéance, concernant les méthodes de calcul à employer.

Son ambition est également de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, leurs effets sur la santé, et de recenser les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé des nuisances sonores excessives. LA directive vise également à prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La transposition dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement, prévoit l'élaboration de cartes stratégiques de bruit, de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), et de leur mise à jour a minima tous les 5 ans. Cette obligation s'applique aux **agglomérations de plus de 100 000 habitants**, ainsi qu'aux grandes infrastructures de transport.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

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

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

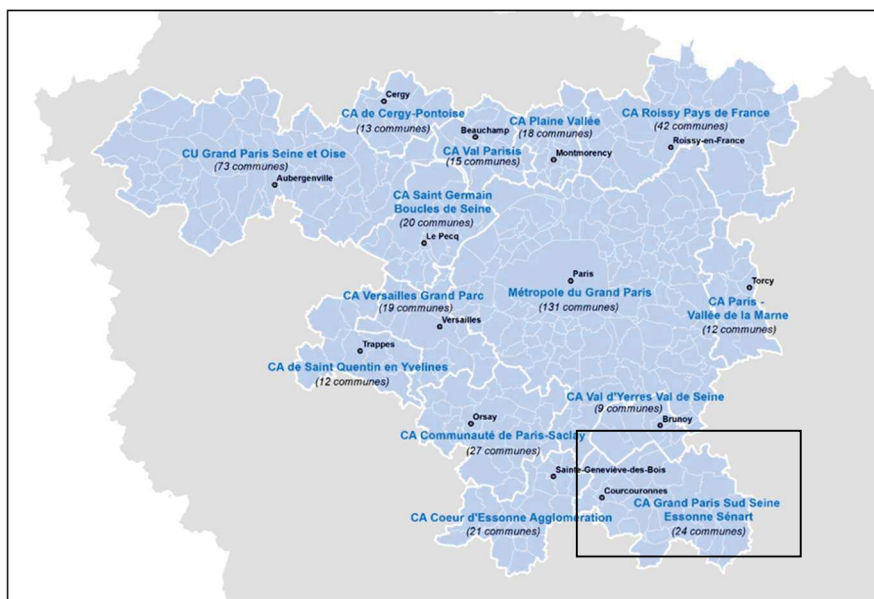
Les articles R. 572-1 à R.572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes pour l'élaboration des **cartes stratégiques de bruit au titre des grandes infrastructures de transports** sont les Préfets de département. Les **cartes stratégiques des agglomérations** définies par l'arrêté du 14 avril 2017 doivent être établies par les agglomérations concernées.

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

- Les Préfets de départements pour les autoroutes, routes d'intérêt national ou européen, infrastructures ferroviaires et les aéroports ;
- Les conseils départementaux pour le réseau routier départemental ;
- Les communes ou intercommunalités pour le réseau routier communal ou communautaire, le cas échéant.

Les autorités compétentes pour la réalisation des **PPBE d'agglomération sur le territoire francilien** sont les 14 intercommunalités compétentes en matière de lutte contre les nuisances sonores, telles que définies par l'arrêté du 14 avril 2017. La Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, en fait partie.



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

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, est d'optimiser, sur un plan technique, stratégique et économique, les actions à engager. Il vise à améliorer les situations critiques (situations où la population est potentiellement exposée à des dépassements des valeurs limites), préserver la qualité des espaces remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, à l'échelle globale de son territoire.

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

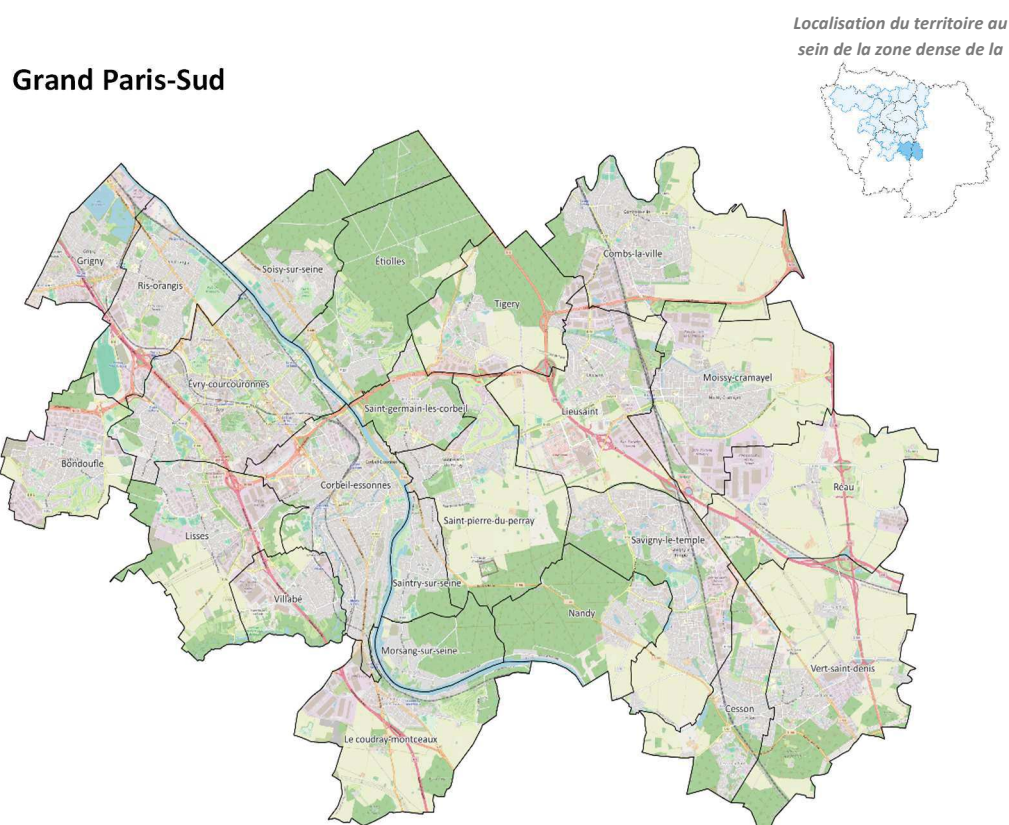
	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	50	62	65	60

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

2. Présentation du territoire

La Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, est un territoire de 222,2 km² situé sur 2 départements, l'Essonne et la Seine-et-Marne.

L'agglomération est composée de 23 communes (15 en Essonne et 8 en Seine-et-Marne) et de 361 024 habitants (au 1^{er} janvier 2025).



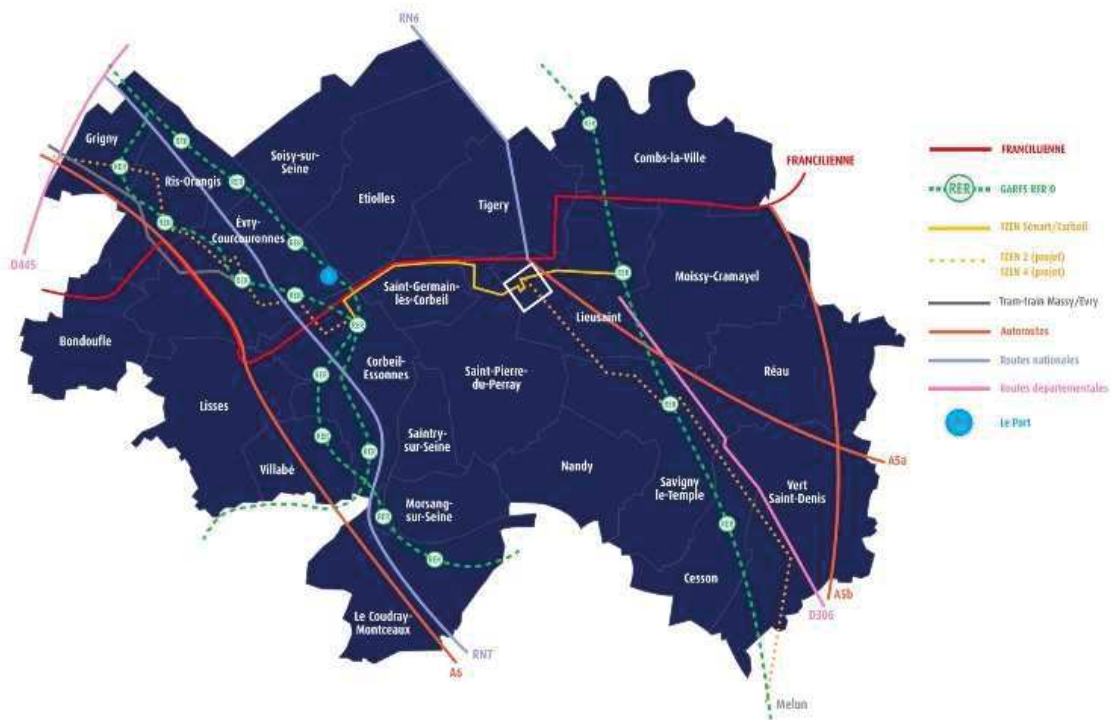
Le territoire de Grand Paris Sud compte :

- 18 quartiers en politique de la ville, avec 93 600 habitants ;
- 31 118 établissements économiques et 145 323 emplois ;
- 144 398 logements, dont 58 % de logements collectifs et 41 % de logements individuels.

Le territoire de Grand Paris Sud est composé de près de 11 500 ha d'espaces agricoles, forestiers et naturels, soit environ la moitié de sa surface.

Il comprend également 261 km d'aménagements cyclables et est traversé par L'Eurovéloroute n°3 «la Scandibérique».

Le territoire est structuré par un maillage autoroutier et routier important (A6, A5 a et b, RN 6, RN 7, D 306 et RD 345, la Francilienne) et un réseau d'infrastructures ferroviaires dense (plusieurs branches du RER D, ligne Transilien R, 3 lignes de tramways, et la nouvelle mise en service du tram-train Massy-Evry - T12).



Le nord-est du territoire est également concerné par les survols à destination et en provenance de l'aéroport de Paris-Orly, sans toutefois être inclus dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de cet aéroport. La commune de Réau est pour sa part survolée par les aéronefs en provenance de l'aérodrome de Melun-Villaroche doté d'un Plan d'exposition au bruit datant de 1991.

La Seine traverse le territoire du nord au sud, et concentre des activités portuaires à Corbeil-Essonnes et Évry-Courcouronnes, avec 2 écluses, 3 ports et 1 chantier naval.

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

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

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

Le territoire de Grand Paris Sud poursuit un développement dynamique, à travers notamment la dizaine d'opérations d'aménagement urbain, en cours ou à venir, réparties sur le territoire ou encore dans le cadre des 9 projets NPRU que compte l'agglomération.

Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Grand Paris Sud est en voie de finalisation et tracera les grandes orientations d'urbanisme et d'aménagement du territoire pour les 15 prochaines années.

3. Méthode d'élaboration du PPBE

1. Organisation au sein du territoire

Les cartes de bruit de 4ème échéance de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, ont été produites et transmises au dernier semestre 2023, et arrêtées en conseil communautaire du 6 février 2024. Elles constituent un outil de diagnostic acoustique permettant notamment de localiser des zones en dépassement des seuils de bruit réglementaires et le nombre d'habitants concernés.

L'élaboration du PPBE a été lancée en interne avec le soutien de Bruitparif et la collaboration des acteurs territoriaux. L'objectif était de respecter au mieux le calendrier réglementaire correspondant à la quatrième échéance européenne.

Pour répondre aux attentes réglementaires quant à son contenu, le PPBE de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, s'articulera autour de trois grands axes :

- **Une priorisation des secteurs à enjeux du territoire** qui priorise les zones à l'intérieur desquelles les populations sont les plus fortement impactées par le bruit routier, ferroviaire et aérien, ou de multi-exposition.
- **Un recueil des actions réalisées et programmées** par l'ensemble des gestionnaires d'infrastructures sur la période de mise en œuvre du PPBE (2024-2029) ;
- **Les actions qui seront portées** par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart.

2. Outils à disposition

La Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, s'est appuyée sur les outils mis à disposition par Bruitparif afin d'élaborer ce PPBE, tels que les cartes de bruit stratégique (consultables sur la plateforme carto.bruitparif.fr), le résumé non technique et le diagnostic acoustique en tant que documents complémentaires.

Les notions d'indicateurs Lden et Ln, de valeurs limites réglementaires et de recommandations de l'OMS sont développées en annexe. La méthodologie des impacts sanitaires est précisée dans le diagnostic acoustique.

3. Identification des acteurs

La Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, intervient en tant qu'autorité compétente pour la gestion du bruit dans l'environnement, telle que définie par l'arrêté du 14 avril 2017. L'intercommunalité a identifié les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit et l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

Les 23 communes sont concernées en tant que gestionnaires de voirie, ainsi qu'autorités en charge de bâtiments dits sensibles comme les écoles (maternelles et primaires) ou les crèches. De manière générale, ils ont la connaissance des problématiques de leur territoire et des actions programmées.

Les Conseils départementaux de l'Essonne et de la Seine-et-Marne sont gestionnaires de la voirie départementale et, parmi les établissements sensibles, gestionnaire des collèges ainsi que de certaines crèches. À ce titre, ils ont la charge de la réalisation du PPBE relatif aux grandes infrastructures routières de sa compétence dans le cadre de la quatrième échéance. Ce calendrier commun est l'occasion de partager les informations et ainsi de produire des documents cohérents entre eux, le PPBE d'agglomération de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, devant reprendre les informations concernant les grandes infrastructures de compétence départementale de son territoire.

A NOTER :

La Directive européenne 2002/49/CE, et sa transposition dans le droit français, prévoit la réalisation de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) pour les grandes infrastructures de transport routier (routes à plus de 3 millions de véhicules par an).

A ce titre, les communes restées gestionnaires de voies classées en grandes infrastructures routières sont donc tenues de réaliser un PPBE spécifique pour ces voies.

Par souci de simplification, et en accord avec les services de l'Etat, il a été proposé que le PPBE de la collectivité puisse englober le PPBE « grandes infrastructures communales » des communes concernées.

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

- La mission « bruit et agents physiques » de la Direction Générale de la Prévention des Risques (DGPR) au Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), en charge du pilotage et du suivi de la mise en œuvre de la directive bruit sur le territoire national ;
- La Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports d'Île-de-France (DRIEAT) pilote et coordonne la mise en œuvre de la directive bruit tant pour les grandes infrastructures que pour les collectivités. Elle est également gestionnaire de la base de données des installations industrielles qui a été consultée pour les éléments relatifs au bruit des ICPE A et E ;

- Les services déconcentrés de l'État (Direction Départementale de Territoires) de l'Essonne et de la Seine-et-Marne sont en charge, pour le compte du Préfet, de la réalisation des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures terrestres et des PPBE correspondants. Comme les conseils départementaux, ils ont à réexaminer et mettre à jour les documents produits dans le cadre des précédentes échéances de la directive selon le même calendrier.

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

- **SNCF réseau** est gestionnaire et exploitant du réseau ferroviaire sur le territoire de Grand Paris Sud. Il est producteur des données d'entrée nécessaires à la réalisation des cartes de bruit ferroviaire arrêtées par les services de l'État. SNCF réseau a été sollicité pour fournir les éléments nécessaires pour le PPBE de Grand Paris Sud, notamment pour le recueil des actions réalisées et programmées sur son réseau.
- **La DGAC** (Direction générale de l'aviation civile) a été sollicité concernant les survols à destination et en provenance de ces aéroports de Paris-Orly et de Melun-Villaroche.
- **la DIRIF** (Direction des routes d'Île-de-France) exploite le tronçon de l'autoroute A6 qui traverse le territoire de Grand Paris Sud (réseau concédé).
- Enfin **APRR** (Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône) exploite, dans le cadre de réseaux concédés, les tronçons des autoroutes A105, A5 et A5A qui traversent le territoire de Grand Paris Sud.

4. Méthode d'identification des enjeux

Les enjeux du territoire de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, ont été identifiés à partir du diagnostic acoustique territorial élaboré par Bruitparif et disponible en document complémentaire. Celui-ci dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit, les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés.

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

La collecte des informations concernant les « Points Noirs de Bruit » routiers, ferrés et aériens, auprès des gestionnaires d'infrastructures traversant le territoire, s'est appuyée sur les différents Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement disponibles à ce jour.

Afin de compléter ces informations, la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart, a adressé un courrier le 24 juin 2024 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les actions passées ou à venir pour résorber les « Points Noirs de Bruit », se sont appuyées sur les réponses des gestionnaires en retour du courrier de sollicitation.

6. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'articulera principalement autour des 3 axes suivants :

- Axe 1 : Prévenir / réduire les nuisances sonores à la source
- Axe 2 : Identifier et préserver des zones calmes
- Axe 3 : Communiquer / sensibiliser / améliorer la connaissance.

7. Méthode de consultation du public

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, a été porté à la consultation du public pendant une durée de 2 mois, du 5 février 2025 au 6 avril 2025.

Le projet de PPBE de Grand Paris Sud était consultable en ligne sur : participer.grandparissud.fr. Les documents étaient également consultables en format papier, sur rendez-vous, au siège de l'hôtel d'agglomération, 9 allée de la Citoyenneté – 77127 Lieusaint.

Le public a été invité à le consulter et à émettre des observations sur son contenu, soit par voie électronique à l'adresse transition.ecologique@grandparissud.fr, soit par courrier adressé à l'attention du Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud, 500 place des Champs Elysées, BP 62, 91054 Evry-Courcouronnes cedex.

Le bilan de cette consultation publique est en annexe du présent document.

8. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constitue le PPBE de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, qui sera arrêté par délibération du Conseil Communautaire puis transmis au Préfet de département. Celui-ci sera consultable depuis le site internet de l'agglomération à l'adresse : <https://www.grandparissud.fr/>.

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

Enfin, un résumé réglementaire au format « commission européenne » du PPBE devra être produit et déposé sur la plateforme Eionet sous format électronique (.doc ou .odt), ou transmis au CEREMA à l'adresse rappontage.bruit@cerema.fr ; il doit également être transmis aux DDT concernées ainsi qu'à Bruitparif.

II. Identification des enjeux

Les cartes stratégiques de bruit 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.

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

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont :

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

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

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

Valeur limite en dB(A)	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré (LGV)	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	50
Bruit industriel	71	60

fin

Ainsi, 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 sont retranscrites ci-dessous afin de répondre à la réglementation.

Il s'agit ici de prioriser les informations qui peuvent être extraites des cartes stratégiques de bruit et du diagnostic acoustique afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit.

1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit des transports

Les cartes stratégiques de bruit (transport et industriel), de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart, ont été arrêtées en Conseil Communautaire le 6 février 2024 ; Elles sont consultables sur la plateforme cartographique de Bruitparif à l'adresse <https://carto.bruitparif.fr> ainsi que dans le diagnostic acoustique.

2. Statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles

3.	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Lden : valeurs limites dBA			
Nb d'habitants	9 606 – 2.7%	174 – 0%	0 – 0%
Nb établissement enseignement	13	0	0
Nb établissement santé	1	0	0
Lden : objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Nb d'habitants	276 567 – 78.6%	20 850 – 5.9%	27 882 - 7.9%
Nb établissement enseignement	192	18	0
Nb établissement santé	3	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Ln : valeurs limites dBA			
Nb d'habitants	2 671 - 0.8%	313 – 0.1%	0 – 0%
Nb établissement enseignement	2	0	0
Nb établissement santé	1	0	0
Ln : objectifs de qualité de l'OMS dBA	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit aérien
Nb d'habitants	224 903 – 63.9%	33 545 – 9.5%	0 – 0 %
Nb établissement enseignement	178	31	0
Nb établissement santé	3	1	0

4. Autres éléments de diagnostic

Le diagnostic acoustique, dresse un état de l'environnement sonore du territoire, basé sur les cartes stratégiques de bruit (bruit des transports et bruit industriel), les statistiques d'expositions des populations et des établissements sensibles, tout en apportant un éclairage sur les impacts sanitaires liés (DALY et I-DALY). La cartographie complémentaire de bruit cumulé des transports (non-réglementaire) objective la multi-exposition sonore de certains secteurs du territoire.

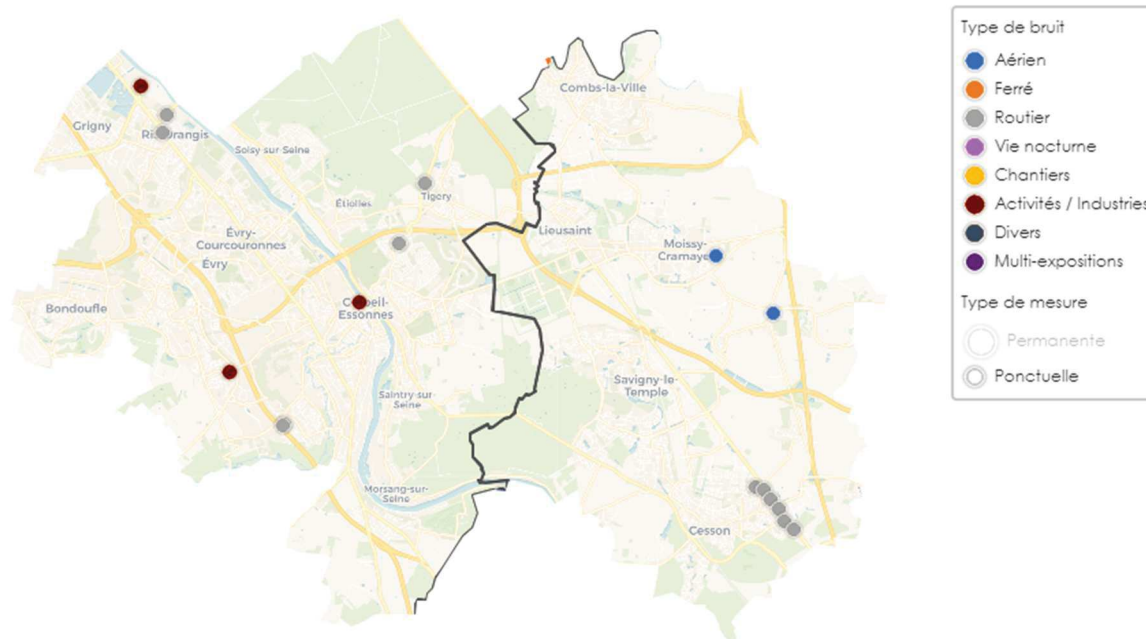
Enfin une cartographie de zone de moindre bruit a été produite afin d'objectiver les travaux à venir de priorisation et de valorisation de zones calmes.

Par ailleurs, plusieurs campagnes de mesures ont été réalisées par Bruitparif sur le territoire de la C.A Grand Paris Sud, pour documenter les problématiques locales attachées au bruit aérien, routier ou industriel. L'ensemble des résultats de ces mesures sont consultables sur la plateforme Rumeur de Bruitparif : <https://rumeur.bruitparif.fr/>

Les études de Bruitparif

Le site « Rumeur » mis en place par Bruitparif permet d'avoir accès à l'ensemble des mesures de bruit réalisées en Ile-de-France. Il est possible de consulter :

- ✓ Les niveaux de bruits instantanés mesurés (jusqu'au niveau seconde)
 - ✓ Les pics de bruit d'origine aérienne
- ✓ Des indicateurs de bruit calculés chaque jour, semaine, mois ou année
 - ✓ Des documents au format PDF (rapports de mesure etc.)



Carte des stations de mesures sonores bruitparif

5. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

1. Méthodologie et critères de hiérarchisation des enjeux

Plusieurs critères permettent d'identifier les zones à enjeux pour le PPBE, mêlant critères de bruit et impact sanitaire. En effet, il s'agit de connaître :

- Les zones qui se trouvent en situation de dépassement des valeurs seuils par source, en Lden ;
- Délimiter plus finement, parmi ces zones identifiées, les mailles de 200 mètres où les impacts sanitaire (Daly et I-Daly) sont les plus élevés ;
- Définir les zones incluant des établissements sensibles exposés (établissements de santé et d'éducation) ;
- Lister ces zones en fonction des enjeux de populations ou d'établissements exposés et analyser le ou les gestionnaire(s) des infrastructures responsable(s) des dépassements de seuil.

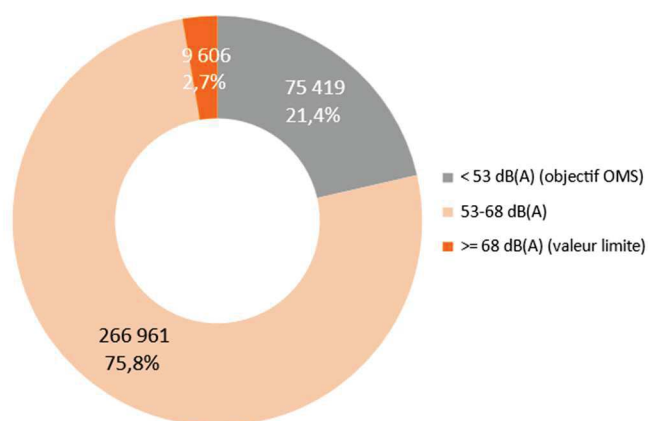
Afin de hiérarchiser les zones à enjeux, plusieurs critères peuvent être pris en considération :

- Le nombre d'établissements sensibles concernés ou d'habitants exposés ou ;
- Le nombre de dépassements des valeurs limites Lden 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 la commune ou de l'intercommunalité).

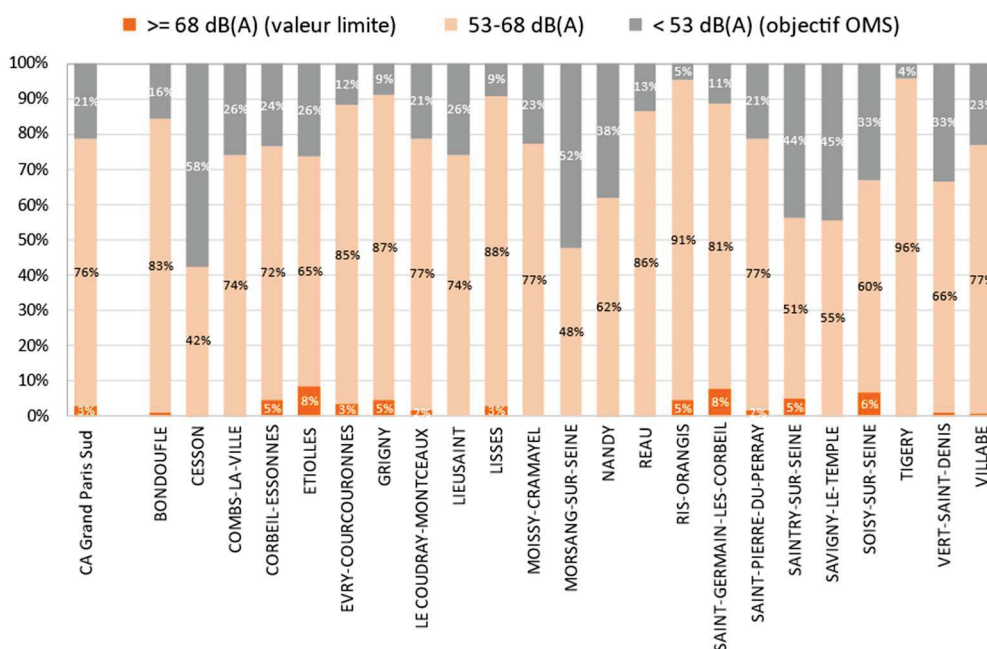
2. Bruit routier

Pour le bruit routier, les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires de 68 dBA Lden, concernent 2.7% de la population de Grand Paris Sud, soit 9 606 personnes. Concernant les objectifs de qualité de l'OMS de 53 dBA Lden, ce sont 78.6% des habitants, soit 276 567 personnes potentiellement exposées.

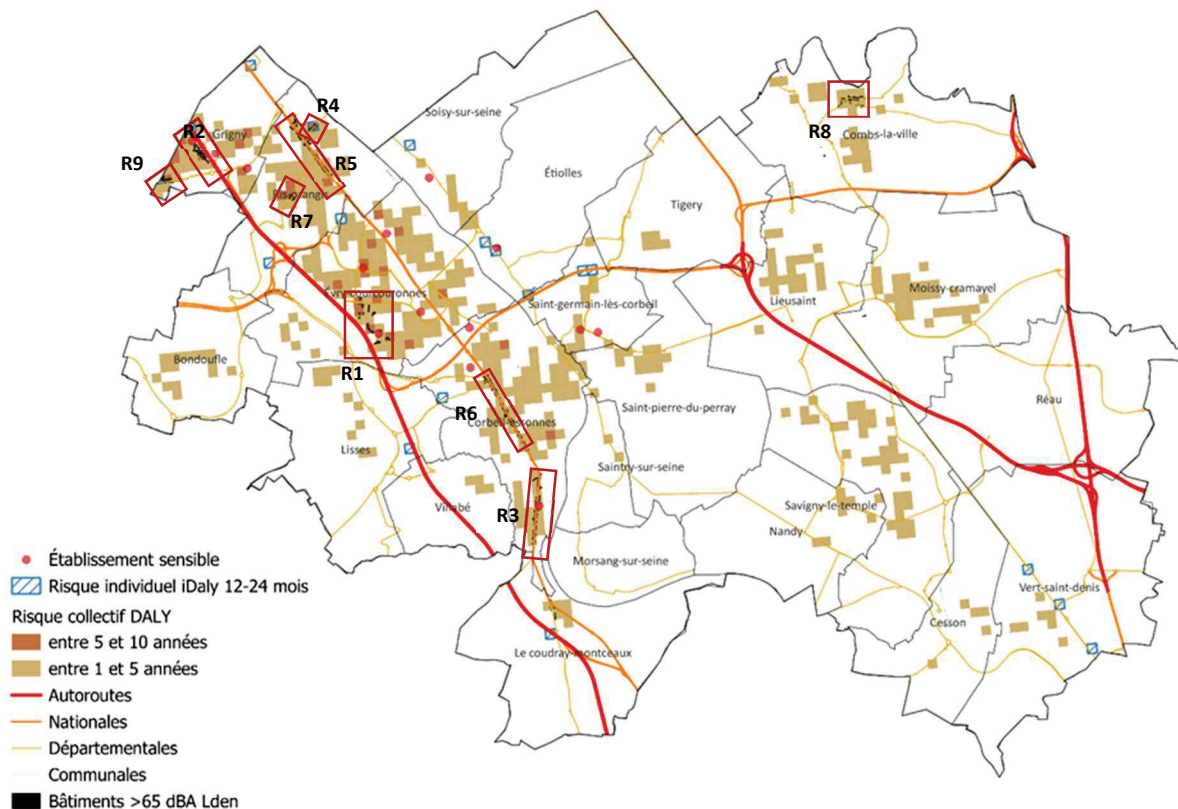
Les communes d'Étiolles, Saint-Germain-lès-Corbeil et Soisy-sur-Seine sont celles qui ont les proportions de leur population les plus exposées au bruit routier avec respectivement 8,5%, 7,5% et 6,5% de leurs habitants qui sont en situation de dépassement de la valeur limite réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.



Parts de population exposée au bruit routier (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit routier (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit routier

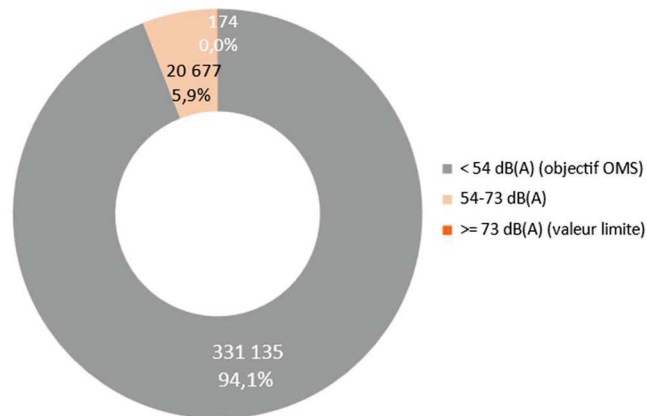
Sur le territoire, 9 secteurs à enjeux routiers sont priorisés comme étant potentiellement exposés au-dessus du seuil réglementaire de 68 dBA Lden. 3 établissements sensibles sont potentiellement exposés à des niveaux de bruit routier qui excèdent la valeur réglementaire de 68 dBA pour l'indicateur Lden.

Evry-Courcouronnes, Grigny et Corbeil-Essonnes sont les communes qui présentent les valeurs les plus élevées (entre 5 à 10 années) de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit routier pour les secteurs R1, R2 et R3. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière. L'A6 ainsi que les deux nationales 104 et 7 représentent les sources d'exposition. 6 autres secteurs à enjeux routiers sont représentés sur les différentes communes du territoire.

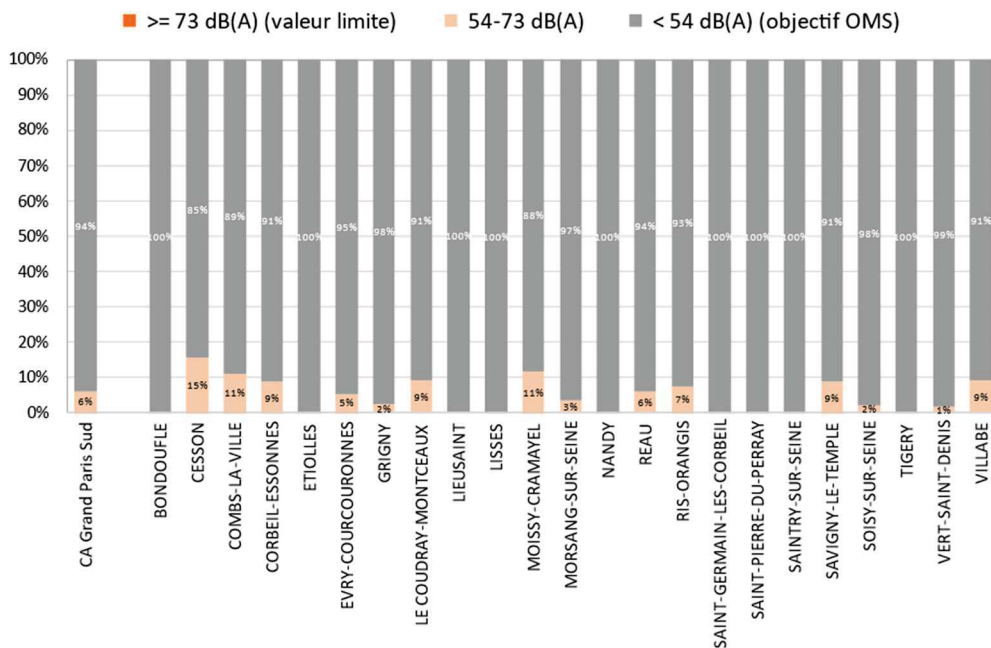
Secteurs à enjeux routier				
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire(s)	Établissement sensible en situation potentielle de dépassement
R1	Evry-Courcouronnes	A6 + N104	DIRIF	1 : Ecole Nicolas Jacques Conte
R2	Grigny	A6	DIRIF	1 : Groupe scolaire élémentaire Buffle et Autruche et maternelle Buffle et Pégase
R3	Corbeil-Essonnes	N7	CD 91	1 : Ecole maternelle Pauline Kergomard
R4	Ris-Orangis	D31	CD 91	0
R5	Ris-Orangis	N7	CD 91	0
R6	Corbeil-Essonnes	N7	CD 91	0
R7	Ris-Orangis	D31	CD 91	0
R8	Combs-la-Ville	D50	CD 77	0
R9	Grigny	D310	CD 91	0

3. Bruit ferré

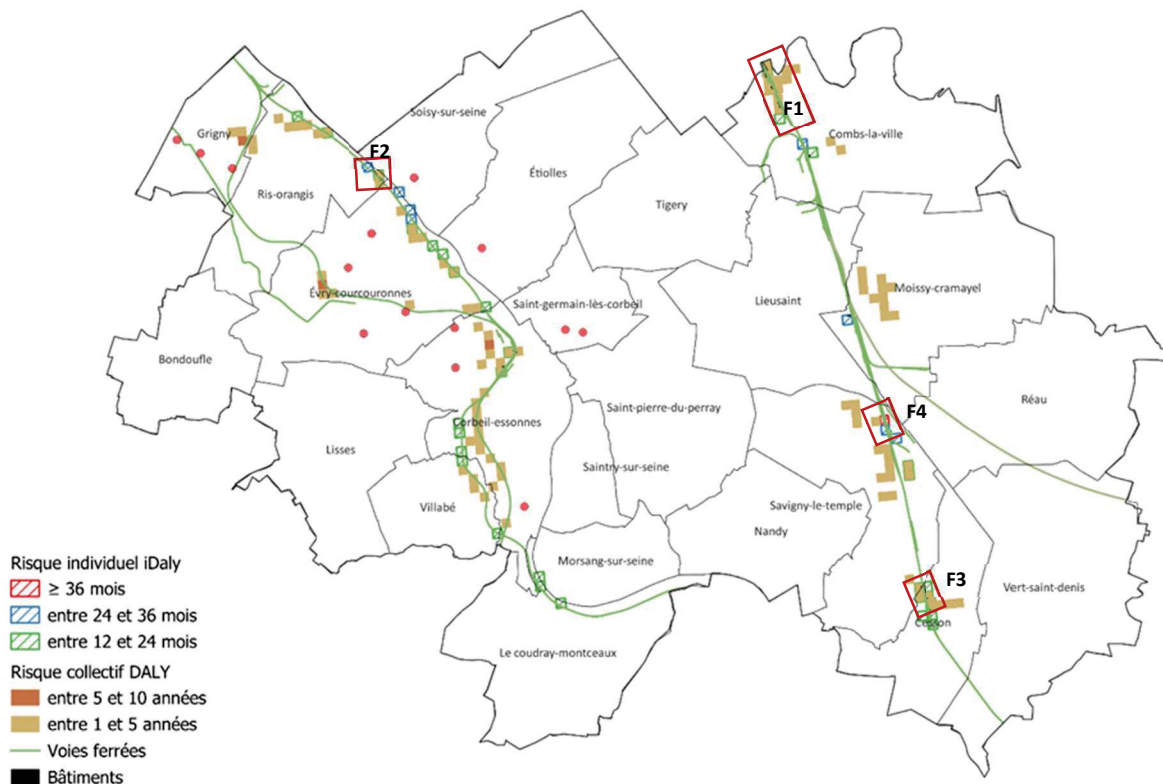
Au sein de Grand Paris Sud, les situations de dépassement potentiel du seuil réglementaire de 73 dBA Lden pour le bruit ferré (lignes R et RER D), concernent 0.1% de la population du territoire, soit 174 habitants. 5.9% des habitants, soit 20 851 habitants sont par ailleurs exposés au-delà de l'objectif de qualité de l'OMS de 54 dBA Lden.



Parts de population exposée au bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit ferroviaire (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit ferroviaire

Sur le territoire, 4 secteurs à enjeux ferroviaires sont priorités comme étant potentiellement exposés au-dessus du seuil réglementaire de 73 dBA Lden. Aucun établissement sensible n'est exposé au-delà des valeurs limites réglementaires en Lden pour le bruit ferré.

Le secteur FA et F2 présentent entre 1 à 5 années de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit ferroviaire. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente 12 à 24 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière. Les communes de Combs-la-Ville et de Ris-Orangis concentrent près des deux tiers des personnes de l'agglomération en situation de dépassement des valeurs limites réglementaires pour le bruit ferré (109 habitants sur 174, soit 63% pour l'indicateur Lden).

Le secteur F4 de Savigny-le-Temple présente entre 1 à 5 années de vie en bonne santé perdues (DALY) du fait du bruit ferroviaire. Rapporté à l'individu (I-Daly), cela représente plus de 36 mois de vie en bonne santé perdus au cours d'une vie entière.

Secteur à enjeux ferroviaire				
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire(s)	Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement
F1	Combs-la-Ville	RER D et ligne R	SNCF Réseau	0
F2	Ris-Orangis et Evry-Courcouronnes	RER D	SNCF Réseau	0
F3	Cesson	RER D et ligne R	SNCF Réseau	0
F4	Savigny-le-Temple	RER D et ligne R	SNCF Réseau	0

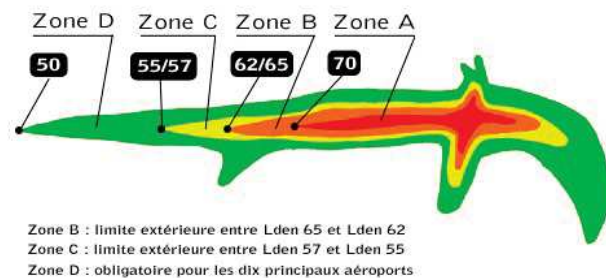
4. Bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeux en termes de bruit aérien :

Tout d'abord le Plan de Gêne Sonore. Il s'agit d'un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.

Le Plan d'Exposition au Bruit. Il s'agit d'un document qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.

- Zone A : Exposition au bruit très forte
- Zone B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D



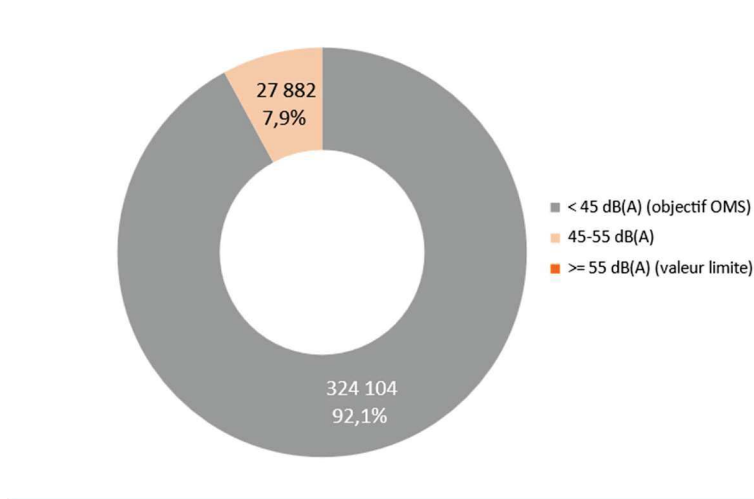
Les cartes stratégiques de bruit de chacun des trois grands aéroports franciliens (Paris-CDG, Paris-Orly, Paris-Le Bourget) ont été élaborées par Aéroports de Paris pour le compte de la DGAC, puis transmises à Bruitparif. Ces cartes ont été complétées par Bruitparif (voir diagnostic acoustique) par la modélisation des niveaux de bruit en dessous des seuils de représentation obligatoire fixés par la Commission européenne. Ce travail d'extrapolation a également été mis en œuvre par Bruitparif pour l'ensemble des aérodromes franciliens dotés d'un Plan d'Exposition au Bruit (PEB).

La synthèse de ces documents fait apparaître 2 zones soumises au bruit aérien sur le territoire de Grand Paris Sud :

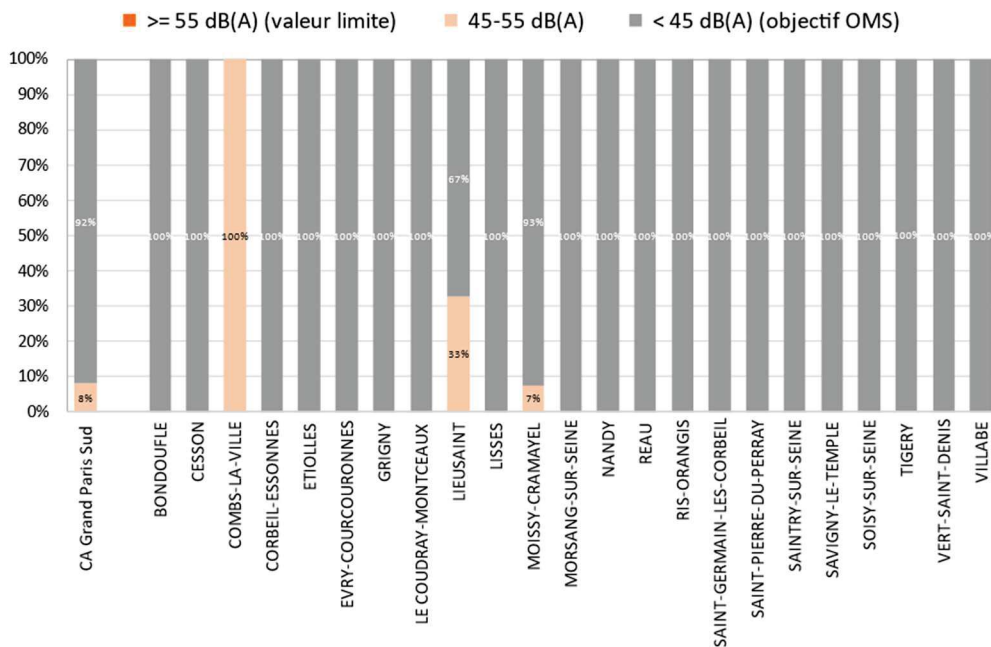
- Bien que non concerné par le P.G.S. de l'aéroport de Paris-Orly, Grand Paris Sud est exposé au survol de son territoire nord-est, sur les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel en journée.
- La commune de Réau est pour sa part partiellement concernée par des survols d'aéronefs en provenance de l'aérodrome de Melun-Villaroche soumis au Plan d'exposition au bruit révisé et approuvé par arrêté préfectoral du 14 mars 2007.

D'un point de vue purement réglementaire, le bruit aérien très localisé ne dépasse pas le seuil réglementaire de 55 dBA Lden. Toutefois, afin de mettre davantage en évidence l'impact de ces nuisances aériennes sur les populations, Bruitparif intègre, dans ses modélisations, les objectifs de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden. Ces cartes montrent que 7.9% des habitants de Grand Paris Sud, soit 27 882 personnes, sont potentiellement exposés sur les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel en journée.

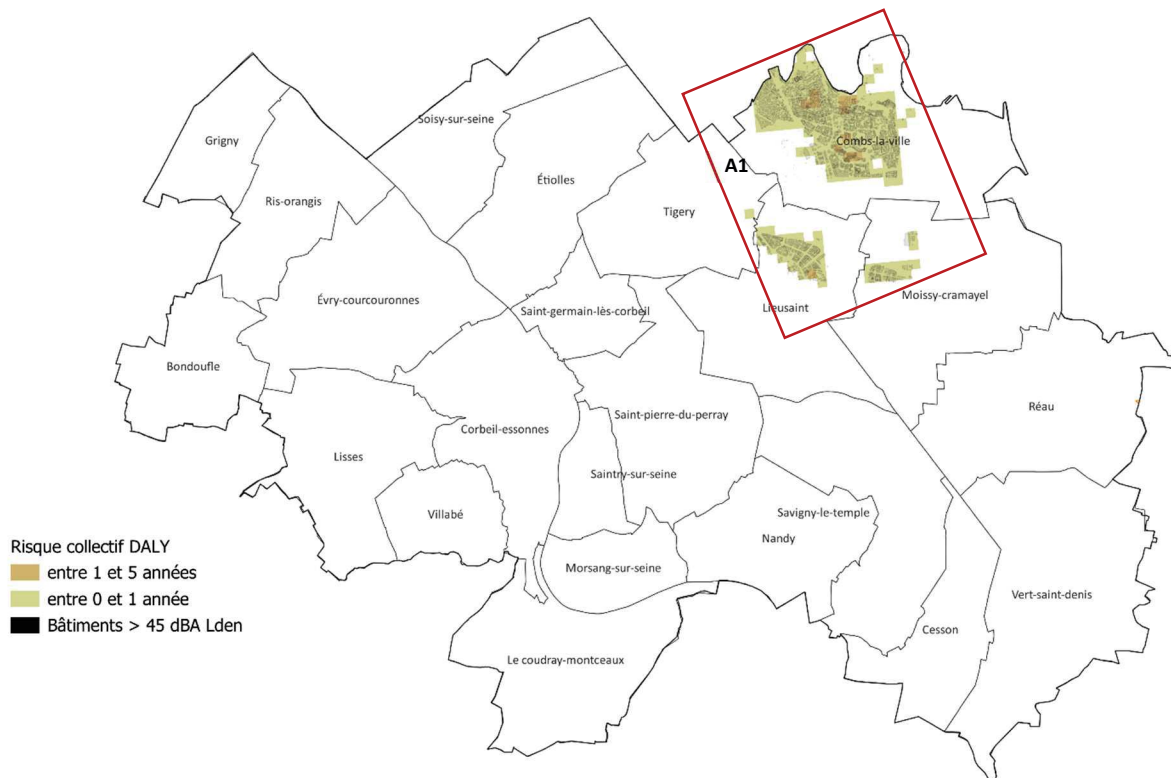
Cette approche ne permet toutefois pas de refléter le ressenti d'habitants d'autres secteurs du territoire également concernés par le bruit aérien.



Parts de population exposée au bruit aérien (indicateur Lden)



Parts de population exposée par commune pour le bruit aérien (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs à enjeux soumis au bruit aérien

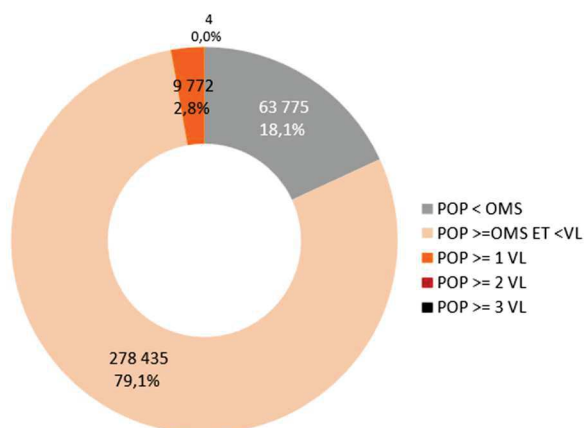
D'un point de vue purement réglementaire, aucun établissement sensible n'est exposé au-delà de la valeur limite de 55 dBA en Lden pour le bruit aérien.

En termes d'impacts sanitaires, le bruit aérien est responsable de 63 années de vie en bonne santé perdue chaque année (DALY) au sein de la C.A Grand Paris Sud. Rapporté à l'individu (I-DALY), cela représente une moyenne de 0.2 mois de vie en bonne santé perdue au cours d'une vie entière au sein de Grand Paris Sud, du fait de l'exposition au bruit aérien.

Secteurs à enjeux de bruit aérien				
N°	Communes	Infrastructure(s)	Gestionnaire(s)	Etablissement sensible en situation potentielle de dépassement
A1	Combs-la-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel	Aéroport de Paris-Orly	ADP	>OMS

5. Situations de multi-exposition

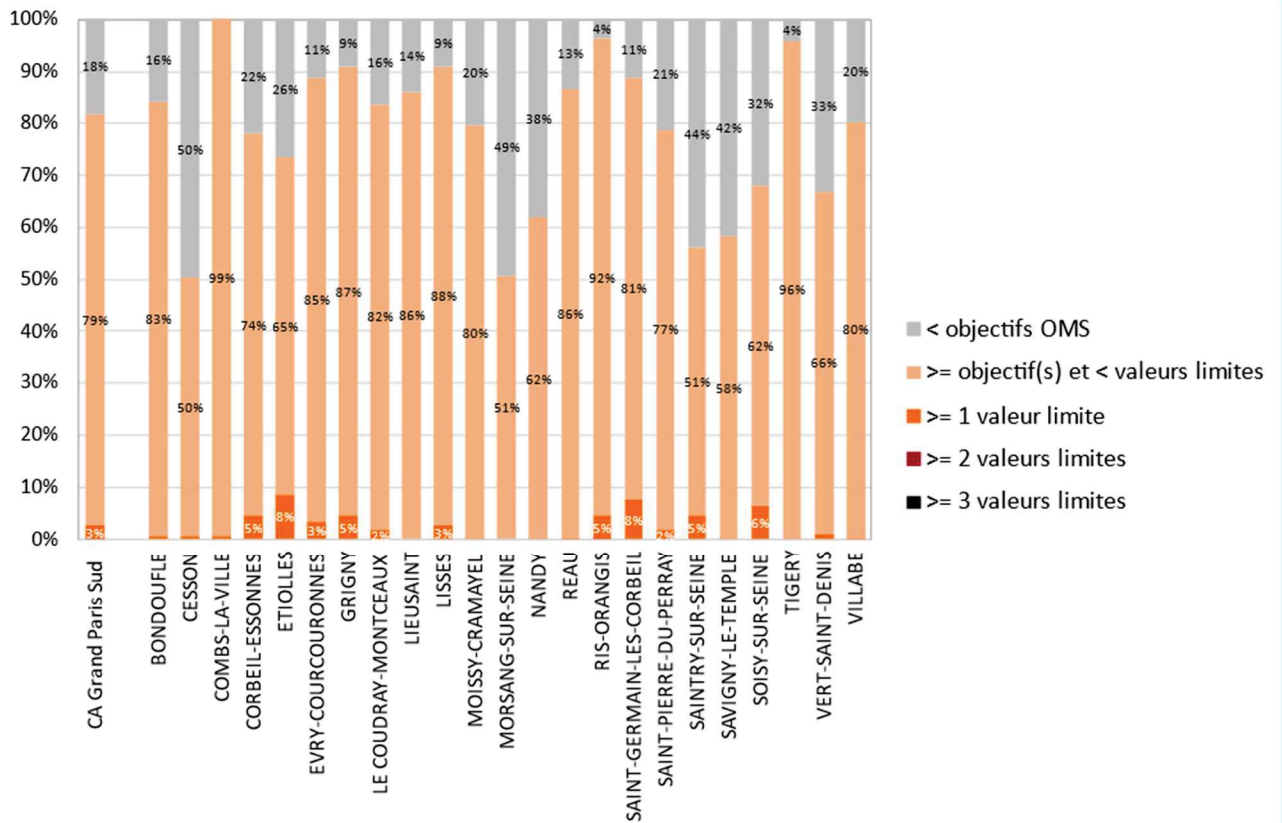
Les situations de dépassement potentiel des seuils réglementaires du bruit des transports, concernent 2.8% de la population de Grand Paris Sud, soit 9 772 personnes. Toutes sources sonores des transports confondues, ce sont 81.9% des habitants, soit 288 207 personnes potentiellement exposées au-dessus des objectifs de qualité de l'OMS.



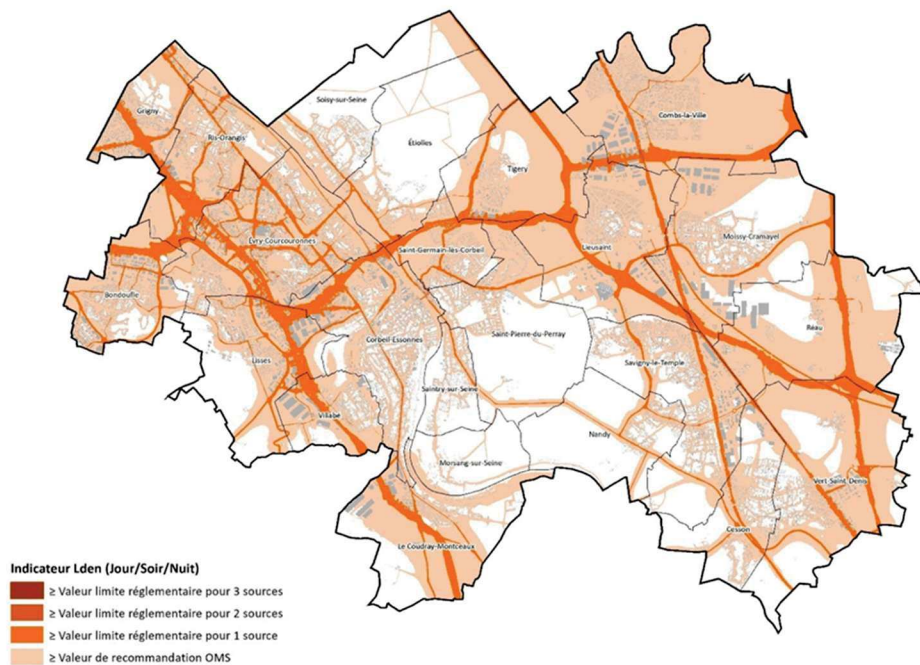
Parts de population, par commun, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

Indicateur Lden	Population	< objectifs OMS	>objectif(s) OMS < valeurs limites	>= une seule valeur limite				>= deux valeurs limites				>= trois valeurs limites
				Route	Fer	Air	Total	Route/Fer	Route/Air	Fer/Air	Total	
CA Grand Paris Sud	351 986	63 775	278 435	9 602	170	-	9 772	4	-	-	4	-
BONDOUFLE	9 355	1 478	7 808	69	-	-	69	-	-	-	-	-
CESSON	10 246	5 083	5 098	37	29	-	65	-	-	-	-	-
COMBS-LA-VILLE	22 205	-	22 061	75	69	-	144	-	-	-	-	-
CORBEIL-ESSONNES	51 069	11 108	37 634	2 323	3	-	2 327	-	-	-	-	-
ETIOLLES	3 128	826	2 037	265	-	-	265	-	-	-	-	-
EVRY-COURCOURONNES	68 096	7 731	58 024	2 323	18	-	2 341	-	-	-	-	-
GRIGNY	29 360	2 628	25 411	1 322	-	-	1 322	-	-	-	-	-
LE COUDRAY-MONTCEAUX	4 900	799	4 016	85	-	-	85	-	-	-	-	-
LIEUSAIN	13 369	1 861	11 507	-	-	-	-	-	-	-	-	-
LISSES	7 535	687	6 640	208	-	-	208	-	-	-	-	-
MOISSY-CRAMAYEL	17 700	3 581	14 111	-	7	-	7	-	-	-	-	-
MORSANG-SUR-SEINE	541	267	274	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NANDY	6 038	2 302	3 731	5	-	-	5	-	-	-	-	-
REAU	1 815	242	1 569	4	-	-	4	-	-	-	-	-
RIS-ORANGIS	28 800	1 047	26 409	1 304	37	-	1 340	4	-	-	4	-
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	7 478	838	6 076	564	-	-	564	-	-	-	-	-
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	10 862	2 311	8 360	191	-	-	191	-	-	-	-	-
SAINTRY-SUR-SEINE	5 714	2 512	2 935	267	-	-	267	-	-	-	-	-
SAVIGNY-LE-TEMPLE	30 018	12 502	17 506	4	6	-	10	-	-	-	-	-
SOISY-SUR-SEINE	7 084	2 268	4 358	458	-	-	458	-	-	-	-	-
TIGERY	3 816	162	3 647	6	-	-	6	-	-	-	-	-
VERT-SAINT-DENIS	7 520	2 494	4 954	72	-	-	72	-	-	-	-	-
VILLABE	5 338	1 048	4 269	21	-	-	21	-	-	-	-	-

Population par plages par commune exposée aux valeurs de références et cumul, indicateur Lden.



Parts de population, par commune, exposée à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)



Cartographie des secteurs exposés à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports (indicateur Lden)

En termes d'impacts sanitaires, l'exposition à une valeur limite, ou plus, du bruit des transports est responsable de 2 202 années de vie en bonne santé perdue (DALY), chaque année, au sein de Grand Paris Sud. Les disparités territoriales sont importantes : les communes les plus peuplées et traversées par des axes routiers et ferroviaires importants et/ou concernées par les survols d'aéronefs, présentent les valeurs de l'indicateur DALY les plus fortes : Evry-Courcouronnes (440 DALY), Corbeil-Essonnes (322 DALY), Ris-Orangis (214 DALY), Combs-la-Ville (199 DALY), Grigny (182 DALY) et Savigny-le-Temple (169 DALY).

Rapportés à l'individu, les impacts sanitaires sont évalués, en moyenne, à 6,3 mois de vie en bonne santé perdus du fait du bruit des transports par individu au cours d'une vie entière, au sein de Grand Paris Sud. Les disparités territoriales sont là encore importantes avec des écarts allant de 4,1 années de vie en bonne santé perdues par habitant pour la commune de Saintry-sur-Seine, à 9 mois pour la commune de Combs-La-Ville.

6. Synthèse : proposition de hiérarchisation des secteurs à enjeux

Rang / Dénomination	Critères	Secteurs
1 / Secteurs prioritaires	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>500) et/ou présence d'établissements sensibles en dépassement potentiel des seuils réglementaires Impacts sanitaires en années et mois de vie (DALY et I-DALY élevés)	R1/R2/R3
2 / Secteurs à enjeux élevés	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires élevé (>200) ou double dépassement de source distincte Absence d'établissement en dépassement potentiel des seuils réglementaires	R5/R6
3 / Secteurs à enjeux	Nb d'habitants en dépassement potentiel des seuils réglementaires moins élevé Absence d'établissement en dépassement potentiel des seuils réglementaires	R4/R7/R8/R9
4 / Secteurs à objectiver	Secteurs entrant dans les catégories 1 ou 2 mais dont le traitement a été réalisé ou programmé par les gestionnaires d'infrastructures ou manque de données actuelles	F1/F2/F3/F4
5 / Secteurs à surveiller	Secteurs impactés par une ou plusieurs sources de bruit des transports en dépassement des objectifs de qualités de l'OMS et/ou avec perspective d'augmentation de la population dans le cadre de projets d'aménagement urbain	A1

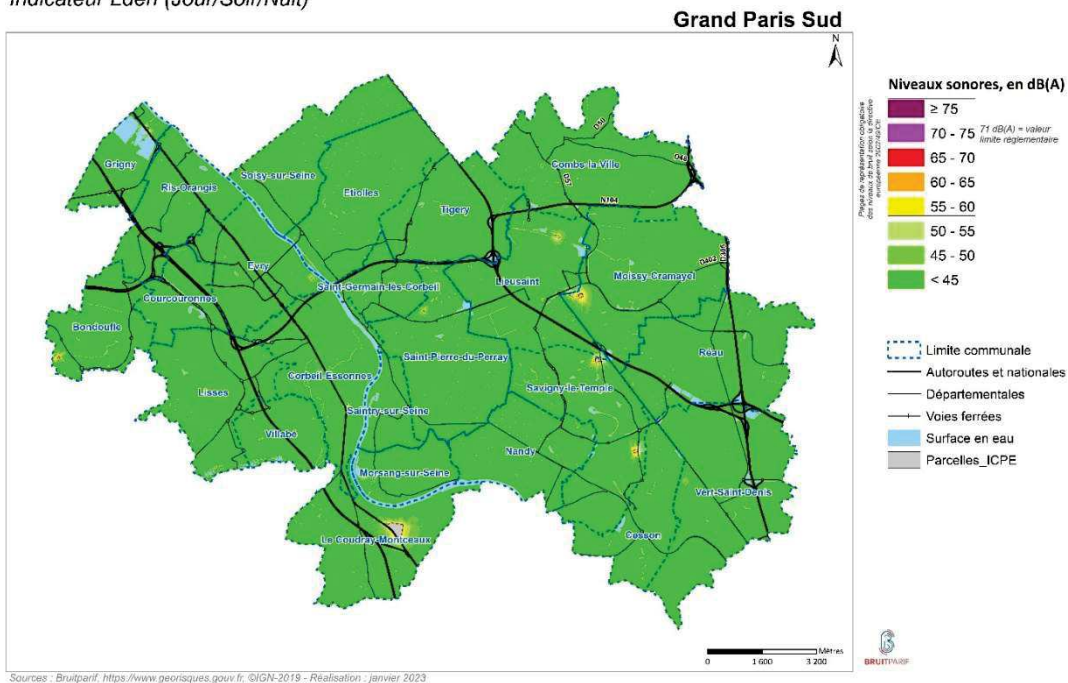
7. Bruit industriel

Une liste des communes potentiellement exposées aux enjeux du bruit industriel est rappelée en annexe.

Bruit industriel

Carte des niveaux de bruit industriel

Indicateur L_{den} (Jour/Soir/Nuit)

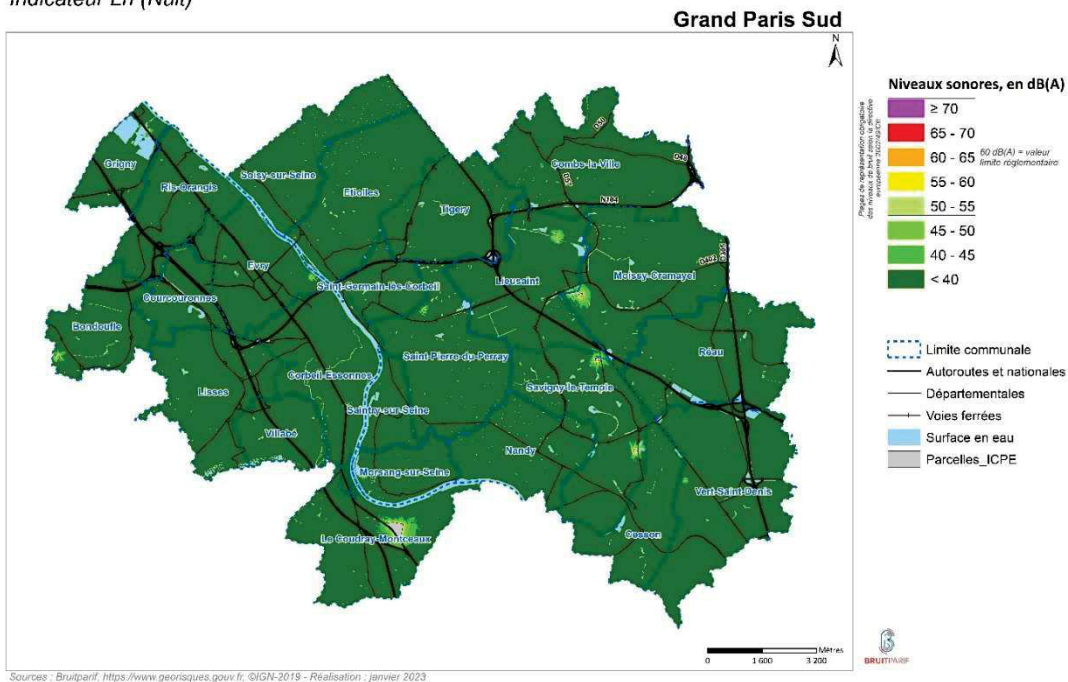


Cartographie d'exposition au bruit industriel à enjeu fort (indicateur L_{den})

Bruit industriel

Carte des niveaux de bruit industriel

Indicateur L_n (Nuit)

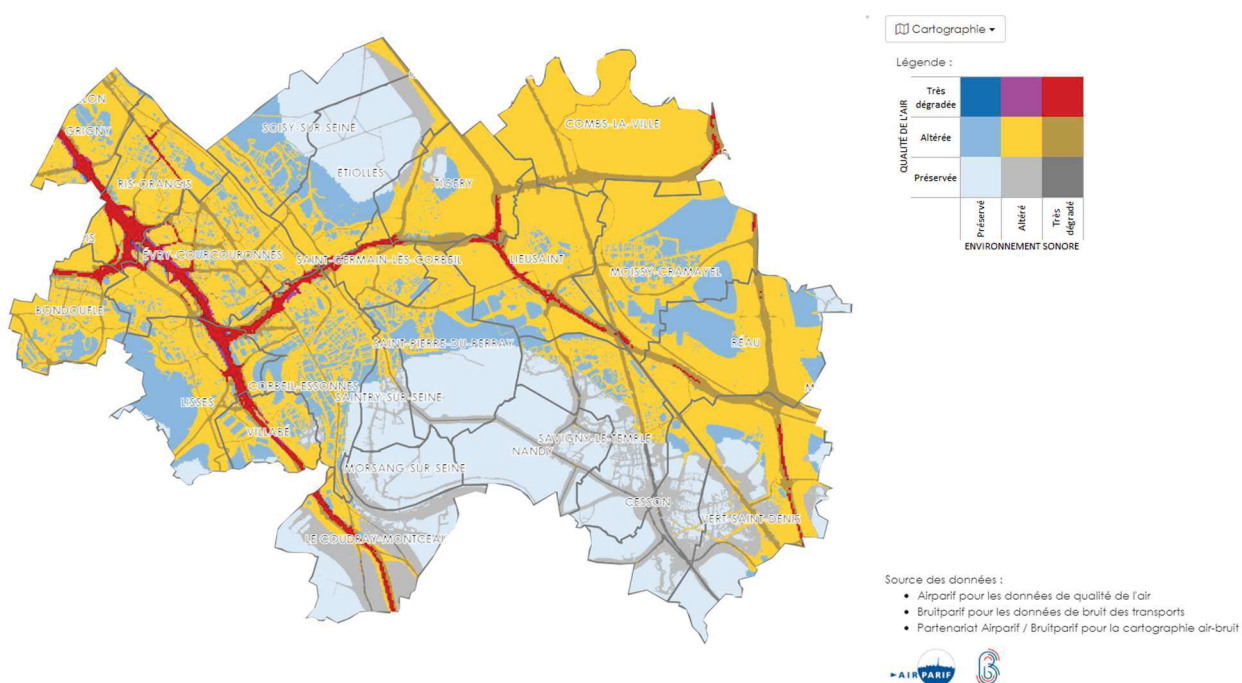


Cartographie d'exposition au bruit industriel à enjeu fort (indicateur L_n)

Lden : valeurs limites dBA	Bruit industriel à enjeux fort
Nb d'habitants	0 – 0%
Nb établissement sensibles	0 – 0%
Ln : valeurs limites dBA	Bruit industriel à enjeux fort
Nb d'habitants	0 – 0%
Nb établissement sensibles	0 – 0%

8. Co-exposition Air-Bruit

La cartographie air-bruit, développée conjointement par Bruitparif et Airparif, permet d'identifier les zones préservées des deux types de pollution (atmosphérique et sonore) et qu'il convient donc de protéger, et celles qui sont fortement exposées et au sein desquelles il conviendrait d'agir prioritairement.

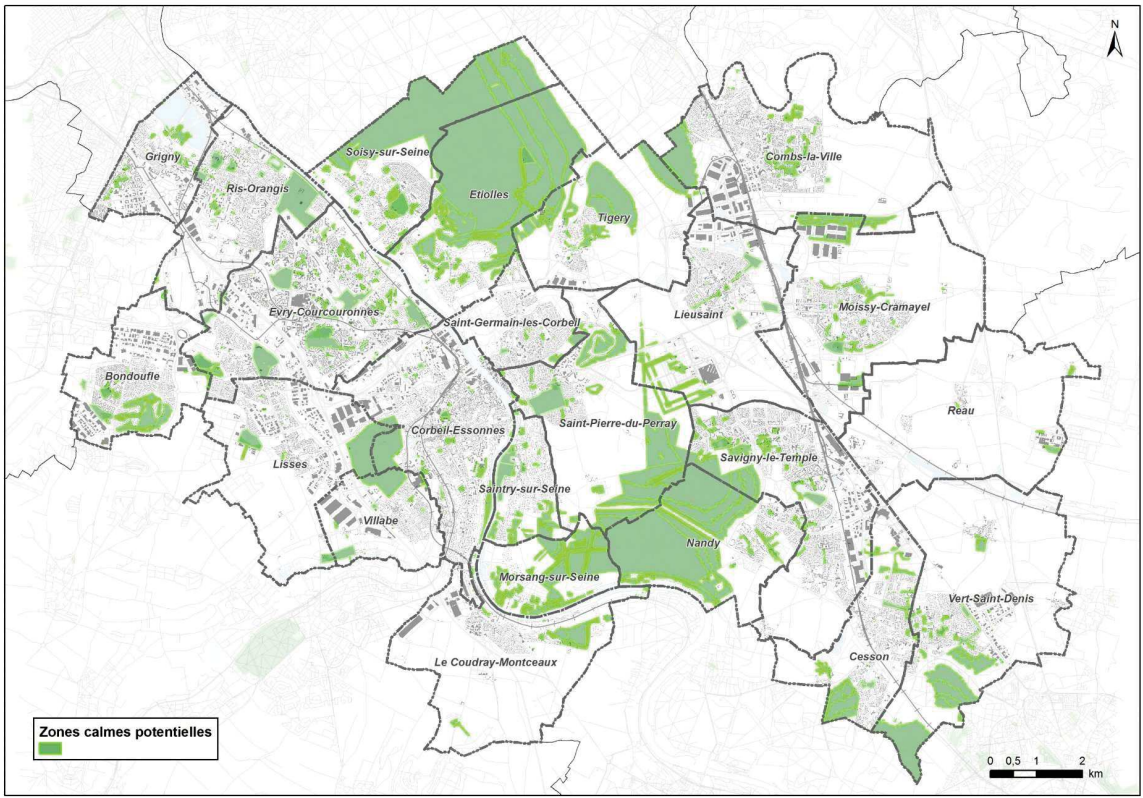


Cartographie de co-exposition atmosphérique et sonore (<https://carto.airparif.bruitparif.fr>)
 Référence méthodologique : <https://www.bruitparif.fr/la-representation-de-la-coexposition-air-bruit/>

9. Zones calmes potentielles

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 ».

La carte ci-après localise les zones calmes potentielles identifiées dans le cadre du PPBE de 3^{ème} échéance et reprises dans ce PPBE de 4^{ème} échéance.



III. Recensement des actions déjà réalisées et programmées

RAPPEL REGLEMENTAIRE

« Le préfet de département a la charge de l'élaboration des PPBE pour les grandes infrastructures du réseau routier national, concédé et non concédé, les grandes infrastructures ferroviaires et les grands aéroports faisant l'objet d'une cartographie du bruit » (instruction du 23 juillet 2008).
En conséquence, le recueil des informations à inclure dans le PPBE d'agglomération s'est appuyé sur les contenus des différents PPBE des gestionnaires d'infrastructures disponibles au moment de son élaboration.

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

1. Actions sur le bruit routier

1. Traitement des zones à enjeux du réseau national

Les services des **Directions Départementales de Territoires** ont la charge de l'élaboration du PPBE de quatrième échéance des grandes infrastructures terrestres de sa compétence. Sont listés les PPBE de 3ème échéance / 4^{ème} échéance consultés pour étayer le PPBE de Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart.

- PPBE des infrastructures de transport routières de l'Etat en Essonne, qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 24 septembre 2019.
- PPBE des infrastructures de transport routières de l'Etat en Seine-et-Marne, qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 25 novembre 2019.

Concernant les actions de lutte contre le bruit des transports mises en œuvre au cours des 10 dernières années, plusieurs concernent le territoire de Grand Paris Sud :

Voies	Actions réalisées depuis 2014	Gains (dB)	Date de mise en service	Coût de l'action
A6, entre Lisses et Saint-Germain-sur-Ecole	Reprise des chaussées en béton par un revêtement antibruit sur 16 km	10 dB	2015	16,2M€
N104, dans le sens intérieur, entre les RD33 et RD448	Réalisation de 1620 m d'écrans acoustiques de type béton bois	12 dB	2015	2,9 M€

Des actions sont programmées ou envisagées d'ici 2030 et au-delà :

Voies	Actions programmées	Gains (dB)	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Sur N104, dans le sens extérieur, entre la RD445 et l'A6	Voie réservée au covoiturage et aux transports en commun	A évaluer	Horizon 2028	Plus de 10 M€
Sur N104 entre A6 et A5, dans les deux sens au niveau de Tigery et dans le sens extérieur au niveau de Corbeil-Essonnes	Elargissement de la chaussée	A évaluer	Au-delà de l'horizon 2030	A évaluer

La **société APRR** (Société des Autoroutes Paris Rhin Rhône) exploite, dans le cadre de réseaux concédés, les tronçons des autoroutes A105, A5 et A5A qui traversent le territoire de Grand Paris Sud. Elle a été sollicitée pour indiquer les actions mises en œuvre ou programmées sur le territoire.

Voies	Actions réalisées depuis 2014	Date de mise en service
A5A	Suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence. Réalisation de travaux d'entretien des chaussées, par une technique BBSG qui garantit des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.	2018-2021
A5	Suivi de performance d'un point de vue de la sécurité routière et d'entretien régulier pour satisfaire les obligations d'adhérence. Réalisation de travaux d'entretien des chaussées, par une technique BBTM qui garantit des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.	2018-2021

2. Traitement des zones à enjeux du réseau départemental

En leur qualité de gestionnaire d'infrastructures routières, les Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne ont été sollicités pour apporter un éclairage sur les actions mises en œuvre depuis 10 ans et à mettre en œuvre dans les 5 prochaines années.

Sont listés les PPBE de 3^{ème} échéance / 4^{ème} échéance consultés pour étayer le PPBE de Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart.

- PPBE du Département de l'Essonne, qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 24 septembre 2019.
- PPBE du Département de la Seine-et-Marne, qui a été approuvé en 2012. Le projet de PPBE de 4^{ème} échéance du Département de la Seine-et-Marne a été mis en consultation du public, du 26 août au 4 novembre 2024.

Concernant les actions de lutte contre le bruit des transports mises en œuvre au cours des 10 dernières années par le **Département de l'Essonne**, plusieurs concernent le territoire de Grand Paris Sud :

Voies	Actions réalisées depuis 2014	Date de mise en service
Promenade des aqueducs : Lisses – Villabé – Evry-Courcouronnes	Aménagement de la « Promenade des aqueducs » entre le domaine de Montauger et le Bois de St Eutrope (Lisses et Villabé)	2024
D310, N7, D31, D91, D153, D26, D948, D934, D947, D33, D331	Réhabilitation des couches de roulement	Entre 2015 et 2023
Echelle départementale	Mise en place d'un partenariat avec Karos et Blablacar Daily pour favoriser le covoiturage sur le territoire essonnien	2024

Des actions sont également programmées ou envisagées d'ici 2030 et au-delà :

Voies	Actions programmées	Date de mise en service
Promenade des aqueducs : Lisses – Villabé – Evry-Courcouronnes	Aménagement de la « Promenade des aqueducs » entre le domaine de Montauger	2025/2026
D191, N7, D26, D153, D446, ...	Poursuite du programme pluri-annuel de réhabilitation des couches de roulement	Dans les 5 ans / jusqu'en 2028

Echelle départementale	Un volet sensibilisation au bruit devrait être prévu dans le PPBE de 4 ^{ème} échéance. Des actions dans les collèges sont à imaginer en partenariat avec BruitParif	Echéance PPBE E4 du CD91
------------------------	---	--------------------------

Concernant les actions de lutte contre le bruit des transports mises en œuvre au cours des 10 dernières années par le **Département de Seine-et-Marne**, plusieurs concernent le territoire de Grand Paris Sud :

Voies	Actions réalisées depuis 2014	Date de mise en service
Voir carte en annexe	Renouvellement des revêtements routiers	Depuis 15 ans Voir carte en annexe
Communes de Vert-St-Denis, Cesson, Savigny-le-Temple, Lieusaint	Travaux pour le déploiement du TZen 2, transport en commun en site propre	En cours depuis 2023 (jusqu'en 2030)
Echelle départementale	Financement de projets liés au vélo et développement du covoiturage	Non communiquée

Des actions sont également programmées ou envisagées d'ici 2030 et au-delà :

Voies	Actions programmées	Date de mise en service
Non précisées	Poursuite du programme pluri-annuel de renouvellement des revêtements routiers	Non communiquée

3. Recueil des actions mises en œuvre par les communes et les territoires

Dans le cadre de l'élaboration du PPBE de 3^{ème} échéance, les communes et les services de l'agglomération ont été sollicités pour recueillir le détail des actions réalisées ou programmées, visant à réduire ou prévenir le bruit routier sur le réseau communal ou communautaire.

Cinq catégories d'actions sur le bruit routier étaient proposées :

- Planification urbaine
- Mobilités durables
- Aménagement des infrastructures
- Sensibilisation, communication
- Etudes, suivi.

Les tableaux ci-dessous intègrent les principales actions qui ont été signalées comme mise en œuvre par les communes et Grand Paris Sud.

Ces tableaux ne peuvent prétendre à l'exhaustivité quant à l'ensemble des actions mises en place sur le territoire de Grand Paris Sud pendant la période considérée.

Actions de MAITRISE DU BRUIT Routier mises en œuvre depuis 2014					
Commune	Planification urbaine	Mobilités durables	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Cesson	Servitudes Bruit		Demandes Département (RD82) et SNCF (quartier sentier Vert -> refus)		
Evry-Courcouronnes	<p>Charte d'urbanisme durable - modalités de mise en œuvre à valider</p> <p>Développement urbain qui prend en compte les critères des guides de préconisations « développement urbain » et « renouvellement urbain » de la charte</p> <p>Suivi du guide de préconisations « construction neuve et réhabilitation » de la charte</p> <p>L'objectif aide réduction des nuisances sonores pour les futures habitations disposées en bordure de voie figure au sein du PADD du PLU de la ville déléguée de Courcouronnes : « Penser les aménagements du projet autour de la RD446 afin de limiter les nuisances sur les futures constructions aux abords de la voie » (axe 2, chap.D).</p> <p>Le PADD du futur PLU propose un axe portant un projet urbain sain et durable, qui comprend un objectif « Agir pour un urbanisme favorable à la santé » qui prévoit de limiter et réduire l'exposition de la population et des usagers aux nuisances sonores et aux polluants atmosphériques à proximité des axes de transport linéaires et les prendre en compte lors de nouvelles opérations d'aménagement.</p> <p>Favoriser les déplacements alternatifs à la voiture afin de limiter les nuisances sonores mais aussi les émissions de gaz à effet de serre.</p>	<p>PDE – Participation au plan de déplacement entreprise et administrations sur le quartier « Evry-Courcouronnes »</p> <p>Service de mise à disposition de trottinettes électriques</p>	<p>Infrastructures liées à l'écoquartier</p> <p>Démolition Immeuble Efidis</p> <p>Démolition hôpital</p> <p>Création écoquartier sur le site de l'hôpital</p> <p>Côté Ex-Courcouronnes, la RD 446, a été transformée en boulevard urbain. Les travaux sont achevés, mais ils seront complétés avec la construction d'un programme de 360 logements, Bois Briard. L'ensemble sera limité à 50 kilomètres heures, ce qui constitue une importante évolution positive pour un ancien aménagement autoroutier.</p> <p>Réalisation d'aménagement cyclables dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo</p> <p>Zones 30, dos d'âne, stationnement,</p>	<p>Concertation sur les projets ANRU (démolition Efidis 402), et sur l'hôpital</p> <p>Organisation de réunions publiques lors de gros chantiers d'aménagements et de construction.</p>	<p>Etudes liées au TTME et à la ligne 402</p>

Le Coudray-Montceaux	Intégration des prescriptions préfectorales au PLU	/	Zones 30 sur presque toute la commune		
Moissy-Cramayel	Intégration de la trame affectée par le bruit dans le PLU	Mise en place d'un PDU par le SAN de Sénart en 2000 Mise en place d'un plan par GPS en 2019	Centre-ville : vitesse limitée à 30 km/h Avenue J.Jaurès : création d'un plateau surélevé. Au Nord de la ZAC de Chanteloup : création d'un merlon RD 402 : création d'un carrefour à feux.		Station de mesure du bruit par Bruitparif
Vert-Saint-Denis		Cheminevements piétons	Zone 30. Requalification de chaussées	Comités de quartier, journal municipal, site communal	Enquête nuisances sonores en 2019 en partenariat avec Bruitparif et CDVIA
C.A Grand Paris Sud		Réduction de la fréquence de collecte en porte à porte des OM, encombrants, végétaux. Apport volontaire privilégié dans le cas des aménagements de nouveaux quartiers. Plan de Mobilité Interentreprises Evry Sud Corbeil-Essonnes 2019 Développement de transports en commun : T Zen 2 et T-Zen 1, travaux Tram 12 Express ... Expérimentation de bennes de collecte des déchets électriques, dans le cadre des marchés de collecte. Déploiement de véhicules électriques au sein du parc automobile de Grand Paris Sud et installation de bornes de	Réalisation d'aménagements cyclables dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo.	Actions de promotion à l'utilisation du vélo dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo.	Adhésion à Bruitparif en 2018 Adhésion PRISALT (2019)

		recharge au sein des équipements.			
--	--	-----------------------------------	--	--	--

Actions de MAITRISE DU BRUIT Routier programmées d'ici 2030 ou au-delà

Commune	Planification urbaine	Mobilités durables	Aménagements des infrastructures	Sensibilisation, communication	Etudes et suivi
Evry-Courcouronnes			<p>Restructuration du quartier du Parc aux Lièvres: Boulevard de Lattre de Tassigny va passer de 2 x 2 voies à 2 x 1, et sera entourée de bâtiments de logements et d'équipements. Ce nouveau boulevard urbain incitera donc à rouler plus lentement dans le quartier. Forte présence végétale, et en particulier d'arbres, du nouveau quartier permettra d'atténuer le bruit de la circulation pour les riverains. La ZAC Les Horizons qui sortira de terre à partir de 2023 : Les nouvelles rues seront apaisées (zone 30 ou zone de rencontre), et les circulations douces encouragées (pistes cyclables, mail piétons).</p>		
Vert-Saint-Denis		Projet TZEN 2 (CD + Région)	Reprise du T7 par le GPS avec demande de revêtement anti bruit		
C.A Grand Paris Sud	Feuille de route en matière d'aménagement et de construction durable, avec recommandations/préscrit ions en matière de réduction des nuisances sonores	<p>Collecte du verre à effectuer dans une plage horaire aménagée. Réflexions pour augmenter le nombre de bennes de collecte plus silencieuses Développement de transports en commun : T Zen 2 et T-Zen 1, travaux Tram 12 Express ... Réduction de l'impact des déplacements des agents</p>	Réalisation d'aménagements cyclables dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo.	Actions de promotion à l'utilisation du vélo dans le cadre de la mise en œuvre du Plan Vélo.	

2. Actions sur le bruit ferré

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

Le PPBE relatif aux infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans les départements portent sur les voies ferrées R et RER D.

Par ailleurs, en réponse à la sollicitation de Grand Paris Sud par courrier envoyé le 24 juin 2024, SNCF Réseau a fourni une contribution, concernant les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et les actions prévues dans les cinq prochaines années sont intégrées dans les tableaux suivants.

Actions de MAITRISE DU BRUIT Ferroviaire mises en œuvre depuis 2014					
Type d'action	Nom de la voie	Actions réalisées (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Actions sur les revêtements de chaussées ou de voies	Lignes : 745000, 746000, 752000, 988000	Travaux de renouvellement de voies	non communiqué	Depuis 2014	non communiqué
Actions de lutte contre le bruit lié aux transports : autre (renouvellement du parc)	Ligne R	Remplacement progressif par des trains Regio2N plus silencieux Le remplacement des trains Z2N est en cours	non communiqué	Depuis 2018	non communiqué
Actions de lutte contre le bruit lié aux transports : autre (renouvellement du parc)	TER et Intercités	Remplacement progressif par des Regio2N et Regiolis plus silencieux	non communiqué	Depuis 2014	non communiqué

Actions de MAITRISE DU BRUIT Ferroviaire programmées d'ici 2030 ou au-delà					
Type d'action	Nom de la voie	Actions programmées (d'ici 2029)	Gains (dB) et population bénéficiaire	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Actions de lutte contre le bruit lié aux transports : autre (renouvellement du parc)	RER D	Remplacement progressif par des trains RER NG plus silencieux	non communiqué	Fin 2024	non communiqué
Actions de lutte contre le bruit lié aux transports : autre (renouvellement du parc)	TER et Intercités	Remplacement progressif par des Regio2N et Regiolis plus silencieux	non communiqué	D'ici 2029	non communiqué
Actions sur les revêtements de chaussées ou de voies	Départements de l'Essonne et de Seine et Marne, cependant il n'est à ce jour pas possible d'indiquer les linéaires précis concernés	Travaux de renouvellement de voies	non communiqué	A étudier	non communiqué
Autre : Résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire	Communes de : <ul style="list-style-type: none"> • Savigny-le-Temple • Cesson • Corbeil-Essonnes • Ris-Orangis • Evry • Le Coudray-Montceaux • Villabé • Combs-la-Ville • Courcouronnes 	Réalisation d'études acoustiques pour actualiser le décompte des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBF) et réalisation de protections acoustiques	non communiqué	2024-2028	dans la limite des financements disponibles et éventuellement des participations des collectivités locales concernées

3. Actions sur le bruit aérien

1. PPBE et PEB de l'aéroport d'ORLY

En tant qu'aéroport accueillant plus de 50 000 mouvements par an, Paris-Orly est concerné par l'élaboration et le réexamen périodique des cartes stratégiques de bruit et du plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Le PPBE de 3^{ème} échéance de l'aéroport de Paris Orly a été approuvé le 17 mars 2022 (arrêté inter préfectoral n°2022/00949). Un travail de réactualisation de ce document est en cours, mené conjointement par Aéroports de Paris, exploitant et gestionnaire, et la Direction générale de l'aviation civile (Direction des services de la navigation aérienne et direction du transport aérien). Le PPBE de l'aéroport de Paris-Orly de 4^e échéance sera élaboré au cours de l'année 2025 sous l'autorité du préfet du Val-de-Marne, autorité compétente. Le PPBE de l'aéroport de Paris-Orly est consultable à l'adresse suivante, <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/cartes-strategiques-bruit-csb-plans-prevention-du-bruit-lenvironnement-ppbe> .

Le territoire de Grand Paris Sud, bien que non concerné par le P.G.S. de l'aéroport de Paris-Orly, est exposé au survol de son territoire nord-est.

Au regard des nuisances vécues par les habitants de plusieurs communes du territoire, Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel, tel que cela a été modélisé par Bruitparif dans son diagnostic, mais également Soisy-sur-Seine, Etiolles, Tigery et Saint-Germain-lès-Corbeil, de nombreuses actions relatives aux bruits des avions ont été engagées par l'agglomération, elles seront poursuivies.

Ainsi, lors de l'approbation des cartes stratégiques de bruit de 3^{ème} échéance en 2018, les élus de l'agglomération avaient tenu à contester le décalage flagrant entre la méthodologie réglementaire d'élaboration de ces cartes, indiquant que le territoire n'est pas concerné par une exposition au bruit aérien, et le vécu des habitants qui subissent les nuisances liées aux avions. Les évolutions méthodologiques et l'approche retenue par Bruitparif ayant permis que les cartes de 4^{ème} échéance (et les statistiques de populations exposées) rendent mieux compte des impacts du bruit sur le territoire, ces dernières ont été approuvées sans réserve en 2022.

Par ailleurs, les élus de Grand Paris Sud avaient déjà exprimé leur volonté de réduire les nuisances aériennes pour les populations en votant, le 13 septembre 2016, une motion pour s'opposer au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly. A cette occasion, les élus avaient demandé l'intégration et la représentation du territoire de Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC et notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.

Cette position a été confortée par l'adhésion de Grand Paris Sud, en 2019, à l'association Prisalt, qui œuvre pour la mise en place d'une procédure alternative d'envol des avions.

Enfin, dans le cadre de la révision du PPBE d'Orly, les élus de Grand Paris Sud et de ses communes ont eu l'occasion, à travers une motion votée le 9 février 2021, de réaffirmer leur opposition à un transfert de nuisances par une modification des trajectoires et d'appeler à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs du territoire.

De nouveau, en avril 2025, les élus du territoire se sont associés à l'association Prisalt pour saisir le Premier Ministre par un courrier signé des 23 maires dans lequel ils dénoncent le non-respect des trajectoires aériennes de l'aéroport d'Orly et soulignent leurs impacts sanitaires sur les populations du territoire. Il y est également rappelé que le Livre Blanc édité par Prisalt fin 2024 propose des recommandations pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.

2. Autre PEB

La commune de Réau est pour sa part partiellement concernée par des survols d'aéronefs en provenance de l'aérodrome de Melun-Villaroche soumis au Plan d'exposition au révisé et approuvé par arrêté préfectoral du 14 mars 2007, consultable à l'adresse suivante : https://www.seine-et-marne.gouv.fr/contenu/telechargement/6476/42715/file/RAA_n13_du_28_mars_2007_60_pages.pdf.

Actions de MAITRISE DU BRUIT AÉRIEN mises en œuvre depuis 2014

Type d'actions	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Action réalisée (depuis 2014)	Gains (dB) et population bénéficiaire Indicateurs	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC Paris-Orly	Paris-Orly	Participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2018/2024	non communiqué
Mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC - ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Révision de la classification des aéronefs en groupes acoustiques		2021/2022	non communiqué
Gestion et contrôle de la politique de planification des sols	DGAC -ADP - ETAT Paris-Orly	Paris-Orly	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	Nombre de CCAR par an	2018/2024	non communiqué
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Modification des trajectoires au départ en pistes 06/07 et évaluation des impacts sonores associés	Cette mesure Navigation Aérienne est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2018	non communiqué
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Campagne de mesures sonores in situ afin de nourrir le dialogue et d'évaluer les impacts liés à la modification du dispositif de circulation aérienne		2019/2020	non communiqué

Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Études complémentaires en vue de réduire les nuisances sonores au départ en pistes 06/07 Optimisation des profils verticaux au départ. Groupe de travail Optibruit		2020	2019 :34k€ (PRISALT) 2020 50k€ (OPTIBRUIT)
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Augmentation des taux de descentes continues avec le dispositif actuel.	Taux de réalisation moyen configuration face à l'ouest : $\geq 40\%$ pour la configuration face à l'est : $\geq 40\%$	2021/2024	non communiqué
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Lancement d'une étude sur un nouveau dispositif permettant la généralisation des descentes continues	Cette mesure Navigation Aérienne est sans impact sur les cartes de bruit, car les modifications se situent hors de la zone PEB/PGS	2020/2024	non communiqué
Mesures opérationnelles sur les procédures de vol autour de l'aérodrome	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Sorties de trainées des aéronefs		2020	non communiqué
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC Paris-Orly	Paris-Orly	Couvre-feu nocturne en place pour les aéronefs équipés de turboréacteurs, aucun décollage programmé entre 23h15 et 06h00 et aucun atterrissage programmé entre 23h30 et 06h15	Nombre de dérogations (trimestriel) <100	2019	non communiqué
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC Paris-Orly	Paris-Orly	Suivi du respect du plafonnement des créneaux annuels (250 000)	Nombre de mouvements annuels	2019	non communiqué
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC - ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Étude d'impact pour l'introduction de nouvelles restrictions, selon l'approche équilibrée		2020/2021	non communiqué
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	DGAC - ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Vérification du respect des trajectoires (VPE)	Nombre de sorties de VPE non autorisées < 5 vols pour 10 000 départs	2019/2024	non communiqué

Communication/ formation/information/études	DGAC -ADP - ETAT Paris-Orly	Paris-Orly	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2014/2024	non communiqué
Communication/ formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement		2019/2024	non communiqué
Communication/ formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Maintien et refonte du site entrevoisins.org		2020/2024	100K€
Communication/ formation/information/études	DGAC -ADP Paris- Orly	Paris-Orly	Bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de- France - Maintien du dispositif		2024/2029	non communiqué
Communication/ formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique VITRAIL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)		2018/2024	125K€
Communication/ formation/information/études	DGAC - DSNA Paris-Orly	Paris-Orly	Big Data-FEAT - Mise en ligne d'une application web de visualisation dynamique et interactive des conditions de survol ouverte au public		2021	non communiqué
Communication/ formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Mesures de bruit - Renforcement du réseau de mesures de bruit		2021/2022	15k€HT par station de mesure
Communication/ formation/information/études	DGAC -ADP Paris- Orly	Paris-Orly	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Echanges de données de mesures de bruit		2018/2024	non communiqué
Communication/ formation/information/études	DGAC -ADP Paris- Orly	Paris-Orly	Études technico-financières du rallongement de piste 07/25 vers l'ouest		2021	80K€
PEB Melun-Villaroche	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun- Villaroche	PEB MELUN-VILLAROCHE qui a été approuvé par arrêté préfectoral en date du 14 mars 2007.			

CCE Melun-Villaroche	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	Commission Consultative de l'Environnement qui a été créée le 02 avril 1984. Cette commission est présidée par le préfet du département, elle est consultée sur toute question d'importance relative à l'aménagement ou à l'exploitation de l'aérodrome qui pourrait avoir une incidence sur l'environnement.			
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	DSAC-Nord incite les aéroclubs à faire classer leur flotte CALIPSO (Classification acoustique des avions légers selon le niveau de bruit qu'ils produisent en tour de piste) et à doter leurs aéronefs d'équipements atténuateurs de bruit (silencieux, hélice, moteur Rotax). Les aéroclubs peuvent déposer des dossiers de demandes de subventions pour financer la modernisation de leur flotte auprès de la DGAC.			
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	Tours de piste sur l'aérodrome de Melun Villaroche réservés aux aéronefs basés, interdits les week-ends et jours fériés.			

Actions de MAITRISE DU BRUIT AÉRIEN programmées d'ici 2030 ou au-delà

Type d'actions	Gestionnaire	Nom de l'aérodrome	Actions programmées d'ici 2029	Gains (dB) et population bénéficiaire	Calendrier de réalisation	Coût de l'action
Mesure pour réduire le bruit à la source (amélioration des performances acoustiques des moteurs)	DGAC Paris-Orly	Paris-Orly	Poursuite de la participation de la DGAC aux travaux du Comité pour la Protection de l'Environnement de l'Aviation (CAEP) afin de renforcer les normes de certification acoustique édictées par l'Organisation de l'Aviation civile internationale		2024/2030	non communiqué
Gestion et contrôle de la politique de planification des sols	DGAC -ADP - ETAT Paris-Orly	Paris-Orly	Organisation des réunions périodiques de la CCAR	Nombre de CCAR par an	2024/2030	non communiqué
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources ;	DGAC - ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Poursuite des vérifications du respect des trajectoires (VPE)	Nombre de sorties de VPE non autorisées < 5 vols pour 10 000 départs	2024/2029	non communiqué
Communication/formation/information/études	DGAC -ADP - ETAT Paris-Orly	Paris-Orly	Maintien des CCE : Commission consultative environnement		2024/2030	non communiqué
Communication/formation/information/études	DGAC -ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Maintien du dispositif de bulletin d'information du trafic aérien en Ile-de-France		2024/2030	non communiqué
Communication/formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Accueil des riverains dans la maison de l'environnement		2024/2030	non communiqué
Communication/formation/information/études	ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Consultation des trajectoires au travers de l'application informatique VITRILL (Visualisation des trajectoires des avions et des informations en ligne)		2024/2030	125K€
Communication/formation/information/études	DGAC -ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Renforcement de SURVOL - Collaboration Bruitparif – Echanges de données de mesures de bruit		2024/2029	non communiqué

Autres actions	DGAC -ADP Paris-Orly	Paris-Orly	Poursuite des actions contribuant à la réduction des nuisances sonores engendrées par les opérations aux sols		2024/2030	non communiqué
CCE Melun-Villaroche	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	Maintien des Commissions Consultatives de l'Environnement		2024/2030	
Restrictions d'exploitation visant à éradiquer certaines sources	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	Poursuite des actions de la DSAC-Nord qui incite les aéroclubs à faire classer leur flotte CALIPSO (Classification acoustique des avions légers selon le niveau de bruit qu'ils produisent en tour de piste) et à doter leurs aéronefs d'équipements atténuateurs de bruit (silencieux, hélice, moteur Rotax). Les aéroclubs peuvent déposer des dossiers de demandes de subventions pour financer la modernisation de leur flotte auprès de la DGAC.		2024/2030	
Gestion et contrôle de la politique de planification des sols	Aérodrome Melun-Villaroche	Melun-Villaroche	Tours de piste sur l'aérodrome de Melun-Villaroche réservés aux aéronefs basés, interdits les week-ends et jours fériés.		2024/2030	

IV. Plan d'actions

Afin d'apporter des solutions aux endroits fortement exposés au bruit, d'améliorer la qualité de l'environnement sonore, et de préserver les potentiels espaces calmes, un projet de plan d'action 2024-2029 a été élaboré.

Le plan d'actions ci-dessous a été consolidé, en cohérence avec les documents de planification structurants porté par Grand Paris Sud.

Le plan d'action est structuré autour des 3 axes suivants :

- Axe 1 : Prévenir / réduire les nuisances sonores à la source
- Axe 2 : Identifier et préserver des zones calmes
- Axe 3 : Communiquer / sensibiliser / améliorer la connaissance.

Détail des actions portée par la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonne-Sénart,

Le programme d'action s'articule autour de trois grands axes principaux présentés dans le tableau ci-dessous. Les 12 actions associées y sont listées également et définies plus en détail dans les paragraphes qui suivent.

Axe	Objectif	Action
Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores	Réduire les nuisances sonores des transports routiers et ferroviaires	Action 1.1 – Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées (bruit routier et bruit ferré)
		Action 1.2 – Optimiser/réduire les déplacements
		Action 1.3 – Développer la pratique du vélo et des modes doux
	Renforcer l'isolement acoustique des logements	Action 1.4 –Favoriser l'intégration de l'acoustique dans les projets de rénovation des logements
	Protéger les riverains de toute source sonore, dont les avions	Action 1.5 – Intégrer l'acoustique dans les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain
		Action 1.6 – Assurer une vigilance sur le bruit des avions

Axe 2 : Identifier et préserver des zones de calme	Créer et valoriser des espaces publics de qualité sonore et de ressourcement	Action 2.1 – Identifier les zones de calme
		Action 2.2 – Communiquer autour des zones de calme
Axe 3 : Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance	Assurer un suivi et la communication sur les actions mises en œuvre	Action 3.1 – Mettre en place une cellule de suivi
		Action 3.2 – Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud
	Sensibiliser les différents publics à l'environnement sonore	Action 3.3 – Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes
	Soutien technique acoustique	Action 3.4 – Poursuivre le partenariat avec Bruitparif

Axe 1 : Prévenir / Réduire les nuisances sonores à la source

Action n° 1.1	Inciter au traitement effectif des zones à enjeux identifiées
Sources sonores	Infrastructures routières et voies ferrées
Objectifs	<p>Cette action consistera à engager ou inciter à engager, par les gestionnaires concernés, des études puis, le cas échéant, des actions en vue de réduire les bruits émis par les routes et voies ferrées des zones à enjeux, notamment parmi les plus bruyantes identifiées.</p> <p>L'objectif est également d'inciter à une prise en compte, le plus en amont possible, du bruit dans les projets d'infrastructures de transport.</p>
Description	<p>Grand Paris Sud engagera un travail avec les Conseils départementaux, les communes et SNCF Réseaux pour envisager la mise en place d'actions de réduction de bruit au niveau des zones à enjeux (dépassements de seuils) inventoriés dans le présent PPBE.</p> <p>Pour les voies de gestion communale ou communautaire, ce travail se focalisera sur les zones pour lesquelles il y a un enjeu en termes de population exposée ou qui correspondent à de grandes infrastructures.</p> <p>D'une manière générale, l'influence acoustique des aménagements éventuels devra être prise en compte, en gardant à l'idée qu'une circulation fluide et lente est le meilleur garant d'une émission sonore limitée.</p> <p>Il faut intégrer aux actions en faveur de la réduction des nuisances sonores, la poursuite des travaux réalisés par l'agglomération et les communes en faveur de renouvellements de revêtements de chaussée et d'aménagements en vue de réduire la vitesse et permettre une fluidification du trafic.</p>
Pilote	Grand Paris Sud et les communes
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), services Voirie
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à la réalisation d'étude et d'aménagements par les différents gestionnaires d'infrastructures
Partenaires impliqués	Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, SNCF-Réseau, DRIEA/Dirif, APRR, Communes, Bruitparif, bureaux d'études
Effets acoustiques et autres effets	Réduction de la population exposée en dépassement de seuil de bruit routier
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de réunions avec les gestionnaires - Nombre de zones à enjeux étudiées par les gestionnaires - Nombre de zones traitées ou aménagements spécifiques réalisés par les gestionnaires

Action n° 1.2	Optimiser/réduire les déplacements
Sources sonores	Infrastructures routières et véhicules bruyants
Objectifs	Réduire les nuisances sonores liées au trafic routier en réduisant l'utilisation des véhicules particuliers et notamment des plus bruyants, en favorisant des circulations fluides et moins bruyantes.
Description	<p>L'action consiste à :</p> <ul style="list-style-type: none"> ♦ poursuivre le développement des transports en commun (T Zen 2 et T-Zen 4, Tram 12 Express, etc.), ♦ informer de manière plus conséquente en faveur de leur usage et de celui du covoiturage, ♦ encourager l'utilisation de véhicules moins bruyants ou de véhicules électriques (véhicules des particuliers, flottes des entreprises, parc automobile des collectivités, bennes de collecte des déchets,...), ♦ faciliter et accompagner la conversion des flottes des réseaux bus du territoire ♦ optimiser les flux de véhicules des particuliers aux heures de pointe ou bien ceux des véhicules de collecte de déchets <p>D'une manière générale, Grand Paris Sud travaillera de concert avec les gestionnaires et grandes entreprises vis-à-vis de leurs PMIE.</p>
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction transports et mobilités, direction des déchets, direction du développement économique
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à l'achat de véhicules moins bruyants dans le cadre du renouvellement de la flotte de véhicules de Grand Paris Sud
Partenaires impliqués	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, grandes entreprises, opérateurs de transports, IDF Mobilités
Effets acoustiques et autres effets	Réduction du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Etudes et réalisations : plans de déplacements, déploiement et renforcement de lignes de transports en commun, autres - Evolution des flottes de véhicules, achats de véhicules moins bruyants - Nombre de PMIE en cours ou instaurés

Action n° 1.3	Développer la pratique du vélo et des modes doux
Sources sonores	Modes de circulations douces au lieu de circulations motorisées
Objectifs	Diminuer l'utilisation des véhicules particuliers
Description	Grand Paris Sud a adopté un Plan Vélo qui vise à développer le vélo au quotidien en se dotant d'un programme d'actions à l'échelle du territoire. Ce document-cadre comprend une stratégie déployée sur 6 ans, permettant de sécuriser et d'encourager les déplacements des cyclistes en intégrant une réflexion globale sur le maillage des aménagements, le développement de services liés au vélo, la promotion de la pratique cyclable et l'instauration d'une culture vélo sur le territoire.
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), Direction Transports et mobilités
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à la mise en œuvre du Plan vélo
Partenaires impliqués	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne
Effets acoustiques et autres effets	Réduction du bruit, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
Indicateur de suivi	- Kilomètres de pistes cyclables - Nombre de stationnements vélo

Action n° 1.4	Favoriser l'intégration de l'acoustique dans les projets de rénovation des logements
Sources sonores	Bruits de transports terrestres et aériens
Objectifs	Inciter à la prise en compte de l'acoustique dans le cadre des projets de rénovation des logements, plus particulièrement lors des projets de rénovation énergétique.
Description	<p>Dans le cadre de la mise en œuvre du PCAET, Grand Paris Sud propose des actions pour inciter et accompagner les projets de rénovation énergétique des logements.</p> <p>Ainsi, l'Agence Locale de l'Energie et du Climat (ALEC) Sud Parisienne œuvre sur le territoire pour conseiller les porteurs de projet de rénovation de logement (particuliers, copropriétés).</p> <p>L'objectif de la présente action est d'intégrer la dimension acoustique à ces projets, dans les conseils délivrés par l'ALEC mais également dans les dispositifs d'aides que pourrait apporter Grand Paris Sud (aides financières pour des études acoustiques,...).</p>
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction de l'Habitat et du logement
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Subvention accordée à l'ALEC Sud, budget alloué aux actions en faveur de la rénovation des logements
Partenaires impliqués	ALEC Sud Parisienne, communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, Bruitparif
Effets acoustiques et autres effets	Meilleure isolation des logements, à la fois thermique et acoustique. Economie d'énergie
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nb de logements traités en complément acoustiquement - Aides financières accordées par Grand Paris Sud - Informations communiquées sur le sujet

Action n° 1.5	Intégrer l'acoustique dans les questions d'urbanisme et d'aménagement urbain
Sources sonores	Toute source de bruit de l'environnement
Objectifs	Réduire et optimiser l'exposition au bruit dans le cadre des constructions nouvelles L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement et a fortiori dans les documents d'urbanisme, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection ou de réduction des nuisances.
Description	<p>Cette action s'inscrit dans la démarche engagée par Grand Paris Sud pour élaborer une stratégie en matière d'aménagement et d'habitat durables. Cette feuille de route intégrera la problématique acoustique et comprendra des recommandations en matière de réduction des nuisances sonores.</p> <p>Un cahier prescriptions pourra être élaboré, comprenant des éléments de pédagogie sur le bruit, des extraits des cartes de bruit, des explications sur les réglementations en vigueur, des conseils sous forme d'exemples et de contre-exemples...).</p> <p>La réalisation d'études acoustiques en amont des projets d'urbanisation pourra être impulsée par Grand Paris Sud auprès des aménageurs pour les zones bruyantes ou définies comme calme via notamment les outils cartographiques. De même, la problématique acoustique est à prendre en compte dans les projets de renouvellement urbain.</p> <p>En parallèle et complément, Grand Paris Sud s'attachera à sensibiliser les services d'Urbanisme des communes, sur la base du cahier des prescriptions en matière d'acoustique.</p>
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction de l'Aménagement, du renouvellement urbain et de l'urbanisme réglementaire, direction de l'Habitat et du logement, direction du Bâtiment, direction de la Prospective et observation territoriale
Echéance	Elaboration et mise en œuvre d'une feuille de route aménagement et d'habitat durables : courant 2025. Incitation des aménageurs et des communes à la prise en compte de l'acoustique : tout au long du PPBE.
Budget	Coûts liés à l'AMO pour l'accompagnement à l'élaboration du référentiel d'aménagement et de construction durables
Partenaires impliqués	Communes, aménageurs, promoteurs Bruitparif
Effets acoustiques et autres effets	Réduction du bruit et de la pollution atmosphérique, fluidification des flux de trafics
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Feuille de route élaborée et diffusée (oui/non) - Nombre d'études acoustiques réalisées - Informations des services urbanisme des communes - Nombre de PLU intégrant la problématique acoustique

Action n° 1.6	Vigilance sur le bruit aérien
Sources sonores	Réduction des nuisances sonores aériennes (aéroports de Paris-Orly et de Melun-Villaroche)
Objectifs	Réduire l'exposition au bruit des aéronefs lié aux aéroports de Paris-Orly et de Melun-Villaroche
Contexte	<p>Des actions relatives aux bruits des avions ont été engagées, elles seront poursuivies. Ainsi, lors de l'approbation des cartes stratégiques de bruit de 3ème échéance en 2018, les élus de l'agglomération avaient tenu à contester le décalage flagrant entre la méthodologie réglementaire d'élaboration de ces cartes, indiquant que le territoire n'est pas concerné par une exposition au bruit aérien, et le vécu des habitants qui subissent les nuisances liées aux avions. Les évolutions méthodologiques et l'approche retenue par Bruitparif ayant permis que les cartes de 4ème échéance (et les statistiques de populations exposées) rendent mieux compte des impacts du bruit sur le territoire, ces dernières ont été approuvées sans réserve en 2024.</p> <p>Par ailleurs, les élus de Grand Paris Sud avaient déjà exprimé leur volonté de réduire les nuisances aériennes pour les populations en votant, le 13 septembre 2016, une motion pour s'opposer au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly. A cette occasion, les élus avaient demandé l'intégration et la représentation du territoire de Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC et notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.</p> <p>Cette position a été confortée par l'adhésion de Grand Paris Sud, en 2019, à l'association Prisalt, qui œuvre pour la mise en place d'une procédure alternative d'envol des avions. Enfin, dans le cadre de la révision du PPBE d'Orly, les élus de Grand Paris Sud et de ses communes ont eu l'occasion, à travers une motion votée le 9 février 2021, de réaffirmer leur opposition à un transfert de nuisances par une modification des trajectoires et d'appeler à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs du territoire. De nouveau, en avril 2025, les élus du territoire se sont associés à l'association Prisalt pour saisir le Premier Ministre par un courrier signé des 23 maires dans lequel ils dénoncent le non-respect des trajectoires aériennes de l'aéroport d'Orly et soulignent leurs impacts sanitaires sur les populations du territoire. Il y est également rappelé que le Livre Blanc édité par Prisalt fin 2024 propose des recommandations pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.</p>
Description	<p>Grand Paris Sud va poursuivre ses démarches en faveur de la réduction des nuisances liées au bruit des avions ressenties par les habitants du territoire, en plaidant notamment pour une prise en compte des recommandations formulées par l'association Prisalt pour réduire l'impact des décollages et atterrissages</p> <p>Des échanges spécifiques pourront être menés avec Bruitparif, pour assurer une veille technique et réglementaire sur ce sujet.</p> <p>Une réflexion pourra être engagée afin d'être en mesure d'objectiver l'impact du bruit aérien sur le territoire de Grand Paris Sud (choix d'indicateurs, mesures,...).</p> <p>La demande d'intégration d'élus représentant Grand Paris Sud au sein de la Commission Consultative de l'Environnement (CCE) pourra être réitérée. La CCE est consultée pour toute question d'importance relative aux incidences de l'exploitation de l'aéroport sur les zones impactées par les nuisances sonores.</p> <p>Présidées et convoquées par le préfet, elles sont composées de trois collègues égaux : des représentants des professions aéronautiques, des représentants des collectivités concernées par le bruit de l'aérodrome et des représentants des associations de riverains ou de protection de l'environnement.</p>
Pilote	Grand Paris Sud

Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1)
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	
Partenaires impliqués	Préfecture, ADP, DGAC, communes, associations... Bruitparif Association Prisalt
Effets acoustiques et autres effets	Réduction du bruit des aéronefs
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Adhésions aux associations de protection contre le bruit aérien - Participation et actions CCE - Etudes spécifiques réalisées - Informations sur le sujet

Axe 2 – Identifier et préserver des zones de calme

Action n° 2.1	Identifier les zones de calme
Sources sonores	Zones de ressourcement
Objectifs	Procurer des zones de ressourcement, dites zones calmes, à la population
Description	<p>Sur la base des zones identifiées et figurées dans la partie consacrée aux zones potentielles de calme, un travail sera engagé en lien étroit avec les communes en vue de caractériser les zones de calme (désignation d'autres critères internes, lancement d'études spécifiques acoustiques, de perception, fonctionnelles / environnementales, enquêtes, etc...).</p> <p>Une présentation finale et complète des zones de calme sera proposée aux communes afin d'en valider définitivement la liste. .</p>
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1)
Echéance	
Budget	
Partenaires impliqués	Communes. Bruitparif, aménageurs, Conservatoires des Espaces Naturels Sensibles, AEV
Effets acoustiques et autres effets	Préservation ou création de zones de calme
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Liste de zones de calme - Surfaces des zones de calme

Action n° 2.2	Communiquer autour des zones de calme
Sources sonores	Zones de ressourcement
Objectifs	Faire connaître et inviter la population au respect du calme dans les zones désignées en Action 2.1
Description	<p>Dans le cadre d'un groupe de travail, les modalités de suivi des zones de calme seront déterminées, idéalement en réalisant un état initial acoustique, en contrôlant le respect des niveaux sonores futurs en fonction des aménagements programmés aux abords ou sur les zones concernées.</p> <p>Une attention particulière pourra être apportée au choix des matériels et engins utilisés pour la gestion des espaces, de manière à limiter les nuisances sonores.</p> <p>Les gestionnaires feront la promotion de ces zones de calme auprès du public et informe sur leur action.</p> <p>Une signalétique spécifique pourra être mise en place par les gestionnaires des espaces en question, notamment pour inviter au respect du calme dans ces zones.</p>
Pilote	Grand Paris Sud et les communes
Direction, services concernés	Cellule de suivi (Action n° 3.1), direction des espaces publics de Grand Paris Sud, directions ou services espaces verts des communes
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à la signalisation/Information
Partenaires impliqués	Communes
Effets acoustiques et autres effets	Information et préservation des zones de calme
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> -Signalisations mises en place - Informations publiées

Axe 3 – Communiquer / Sensibiliser / Améliorer la connaissance

Action 3.1	Mettre en place une cellule de suivi
Sources sonores	Toute source de bruit de l'environnement
Objectifs	Assurer le suivi de la mise en œuvre des actions de PPBE
Description	<p>Grand Paris Sud désigne un référent chargé du suivi de la mise en œuvre des actions de PPBE.</p> <p>Il réunira régulièrement les partenaires pour dresser le bilan de ces actions et évaluer leur bénéfice.</p> <p>Il contribue également à la mise en œuvre des actions en accompagnant les directions concernées.</p>
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Direction de la Transition écologique
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	
Partenaires impliqués	Communes, Départements de l'Essonne et de la Seine-et-Marne, SNCF-Réseaux, DRIEA/DiRIF. Bruitparif
Effets acoustiques et autres effets	Effets attendus de l'ensemble des actions de PPBE
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de réunions - Bilans des indicateurs de l'ensemble des actions de PPBE

Action 3.2	Prévoir une page dédiée sur le site internet de Grand Paris Sud
Sources sonores	Toute source de bruit de l'environnement
Objectifs	Informers les habitants sur le bruit et sur la mise en œuvre du PPBE
Description	<p>Le site web de Grand Paris Sud sera utilisé pour la diffusion de l'information relative aux problématiques de bruit.</p> <p>Cette page, accessible le plus directement possible depuis la page d'accueil, comprendra notamment :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les informations relatives aux CSB et au PPBE - La carte des zones de calme du territoire - Une valorisation des actions menées par Grand Paris Sud - Un lien vers une adresse mail permettant aux visiteurs de questionner ou apporter une remarque à l'agglomération. - Des liens vers ressources bibliographiques - Des actualités, notamment en lien avec celles publiées par Bruitparif
Pilote	GPS
Direction, services concernés	Communication
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	
Partenaires impliqués	Tout acteur du PPBE potentiellement.
Effets acoustiques et autres effets	Effets sur la prévention contre le bruit
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Mise en œuvre d'une information spécifique sur le site web de Grand Paris Sud - Nombre d'actualités mises en ligne - Questions et réponses apportées sur le sujet Bruit

Action 3.3	Former les techniciens et les élus de Grand Paris Sud et des communes
Sources sonores	Toute source de bruit de l'environnement
Objectifs	Sensibiliser les acteurs du territoire à la prévention et la réduction de bruit Mettre en place une culture commune sur le bruit pour une meilleure compréhension et donc l'acceptation des aménagements réalisés par les habitants, et in fine de prévenir l'apparition de nouvelles nuisances sonores.
Description	Des sessions d'information, voire de formation à l'acoustique en générale et plus particulièrement aux bruits dans l'environnement et dans les bâtiments, seront organisées, à l'attention que les techniciens en charge des questions d'aménagement et d'urbanisme ainsi que de la gestion des espaces publics...Les élus communautaires et communaux référents seront conviés. Des sujets variés pourront être abordés par exemple : <ul style="list-style-type: none"> - bruit dans l'environnement et propagation, - bruits routiers et ferroviaires, possibilités de réduction de bruit, - acoustique du bâtiment et urbanisme (constructions HQE, concevoir un éco-quartier - bruits de voisinage, - réglementations acoustiques, - etc.
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Toutes
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à l'intervention de formateurs
Partenaires impliqués	Communes éventuellement. Bruitparif
Effets acoustiques et autres effets	Prévention vis-à-vis des effets du bruit
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre formations organisées - Nombre de personnes formées

Action 3.4	Poursuivre le partenariat avec Bruitparif
Sources sonores	Toute source de bruit de l'environnement
Objectifs	Apporter une expertise et une veille pour une bonne compréhension des problématiques acoustiques et une mise en œuvre efficace des actions du PPBE
Contexte	L'équipe de Bruitparif porte trois missions principales : <ul style="list-style-type: none"> · Mesurer et évaluer l'environnement sonore en Ile-de-France. · Accompagner les politiques publiques. · Sensibiliser les Franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore.
Description	Le partenariat, via une adhésion de Grand Paris Sud à l'association, permettra : <ul style="list-style-type: none"> - la participation de Bruitparif aux réunions organisée par Grand Paris Sud - une participation de Grand Paris Sud aux ateliers pédagogiques organisés par l'association - de bénéficier d'une expertise et d'une veille technique et réglementaire en matière d'acoustique, notamment en Ile-de-France.
Pilote	Grand Paris Sud
Direction, services concernés	Direction de la Transition écologique
Echéance	Durée du PPBE (5 ans)
Budget	Coûts liés à l'adhésion annuelle à Bruitparif
Partenaires impliqués	Bruitparif
Effets acoustiques et autres effets	Effets attendus de l'ensemble des actions de PPBE
Indicateur de suivi	<ul style="list-style-type: none"> - Adhésion à l'association - Participation aux ateliers organisés par Bruitparif - Nombre de participation de Bruitparif aux réunions organisées par Grand Paris Sud

Annexes

Glossaire et lexique des abréviations

➤ **Bruit aérien**

ACNUSA : Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires

ADP : Aéroports de Paris

CCE : Commission Consultative de l'Environnement

DGAC : Direction Générale de l'Aviation Civile

PEB : Plan d'exposition au Bruit

PGS : Plan de Gêne Sonore

TNSA : Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes

➤ **Bruit routier**

2RM : véhicules deux-roues motorisés

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

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

DRIEAT : Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement, de l'Aménagement et des Transports

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

TCSP : Transport en Commun en Site Propre

➤ **Cartographie du bruit**

CBS (ou CSB) : cartes stratégiques de bruit

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

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

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

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

ICPE E : Installation Classée pour l'Environnement soumise à Enregistrement

Indicateurs : voir rubrique spécifique ci-dessous

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

➤ **Indicateurs Lden et Ln**

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

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

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

➤ **Les recommandations de l'OMS**

Dans son rapport d'octobre 2018, l'OMS recommande fortement, pour protéger la santé des populations, de réduire l'exposition au bruit des transports aux niveaux recommandés suivants en fonction de la source de bruit :

Niveaux recommandés en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	53	45
Bruit ferré	54	44
Bruit aérien	45	40

Recommandations de l'OMS pour protéger la santé des populations. Source : OMS, octobre 2018

Les recommandations de l'OMS doivent ainsi être considérées comme des objectifs à atteindre pour limiter au maximum les effets néfastes du bruit sur les populations.

➤ **Les valeurs limites réglementaires**

La France a adopté des valeurs limites réglementaires dans le cadre de la transposition de la directive européenne 2002/49/CE.

Une valeur limite est définie comme « *une valeur de Lden ou Lnight (Ln) et, le cas échéant, de Lday et de Levening, déterminée par l'Etat membre, dont le dépassement amène les autorités compétentes à envisager ou à faire appliquer des mesures de réduction du bruit ; les valeurs limites peuvent varier en fonction du type de bruit (bruit du trafic routier, ferroviaire ou aérien, bruit industriel, etc.), de l'environnement, et de la sensibilité au bruit des populations ; elles peuvent aussi différer pour les situations existantes et pour les situations nouvelles (changement de situation dû à un élément nouveau concernant la source de bruit ou l'utilisation de l'environnement).* »

Les valeurs limites fixées par la France en application de la directive européenne sont mentionnées dans le décret du 24 mars 2006 et l'arrêté du 4 avril 2006 modifié, relatifs à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Pour les sources de transport, elles sont les suivantes :

Valeurs limites en dBA	Lden	Ln
Bruit routier	68	62
Bruit ferré		
Voies conventionnelles	73	65
Lignes à Grande Vitesse	68	62
Bruit aérien	55	50

Valeurs limites prises par la France pour le bruit des transports en application de la directive européenne 2002/49/CE

➤ **Les courbes dose-réponse de l'OMS**

Sur la base d'une large revue de la littérature scientifique, l'OMS, en octobre 2018, a considéré comme robustes et avérées les relations dose-réponse entre les niveaux d'exposition au bruit des populations et le taux de personnes qui se déclarent fortement gênées (HA Highly Annoyed) ou fortement perturbées dans leur sommeil (HSD Highly Sleep Disturbed).

D'autres effets sanitaires du bruit sont considérés comme critiques par l'OMS. Il s'agit notamment des risques cardiovasculaires (maladies cardiaques ischémiques, hypertension, infarctus du myocarde) et des difficultés d'apprentissage. Toutefois, l'OMS a considéré qu'il n'existait pas encore pour ces effets de courbes dose-réponse suffisamment solides pour les trois sources de bruit des transports en parallèle. Ainsi, l'OMS a établi une courbe dose-réponse pour les cardiopathies ischémiques en lien avec le bruit routier mais pas pour les autres sources de bruit. Quant aux difficultés d'apprentissage, les études disponibles ont principalement porté sur les enfants scolarisés soumis aux nuisances aéroportuaires. Les deux des effets les mieux documentés sont la forte gêne et les fortes perturbations du sommeil.

➤ **Les impacts sanitaires**

Sur la base des connaissances des effets du bruit sur la santé, publiées par l'OMS en octobre 2018¹ et en utilisant la méthodologie préconisée par l'OMS de quantification des années de vie en bonne santé perdue (DALY – Disability Adjusted Life Years)², des cartes d'impacts sanitaires ont été produites à l'échelle du territoire.

➤ **Point Noir de Bruit**

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

- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier
- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit ferré

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

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

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.
 - Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2ème de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanismes opposables
 - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable
 - Mise en service de l'infrastructure
 - Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

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

PNBf : Point Noir de Bruit ferroviaire

➤ **Habitat, urbanisme et aménagement**

OIN : Une Opération d'Intérêt National est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la

¹ *Environmental Noise Guidelines for the European Region, WHO bureau for Europe, October 2018.*

² *Burden of disease from environmental noise, WHO bureau for Europe, April 2011.*

maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme¹. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN.

Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN. La loi portant engagement national pour le logement, dite Borloo, adoptée en juillet 2006, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

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

PADD : Projet d'Aménagement et de Développement Durable

PDU : Plan de Déplacements Urbains

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

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

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

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

La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention :

- Les zones urbaines sensibles (ZUS) ;
- Les zones de redynamisation urbaine (ZRU) ;
- Les zones franches urbaines (ZFU).

Les trois niveaux d'intervention ZUS, ZRU et ZFU, caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visent à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.

ZFU : Les Zones Franches Urbaines sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants : taux de chômage ; proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme ; proportion de jeunes ; potentiel fiscal par habitant. Les entreprises implantées ou devant s'implanter dans ces quartiers bénéficient d'un dispositif complet d'exonérations de charges fiscales et sociales durant cinq ans.

➤ **Zones de protection de la nature**

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

ZICO : L'appellation Zone importante pour la conservation des oiseaux est donnée à la suite de l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes : pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ; être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ; être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.

ZSC : Une zone spéciale de conservation est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel qu'il

abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratives, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.

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

➤ **Bruit Industriel**

Outre le bruit des transports, la directive européenne 2002/49/CE s'applique également aux activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE A et E).

Sur le territoire de Grand Paris Syd, un recensement des établissements potentiellement bruyants a été établi sur la base des données recensés par l'état : (<https://www.georisques.gouv.fr/risques/installations/donnees?page=1> ; base des Installations Classées).

Bruit industriel : rappel de la réglementation

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

- L'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique pour les installations autorisées ou modifiées après le 1er juillet 1997
- L'arrêté du 20 août 1995 s'applique pour les autres installations Ces arrêtés prescrivent les niveaux limites à respecter en bordure de site. Ils ne peuvent excéder 70 dB(A) sur la période 7h-22h et 60 dB(A) pour la période 22h-7h.

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

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

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

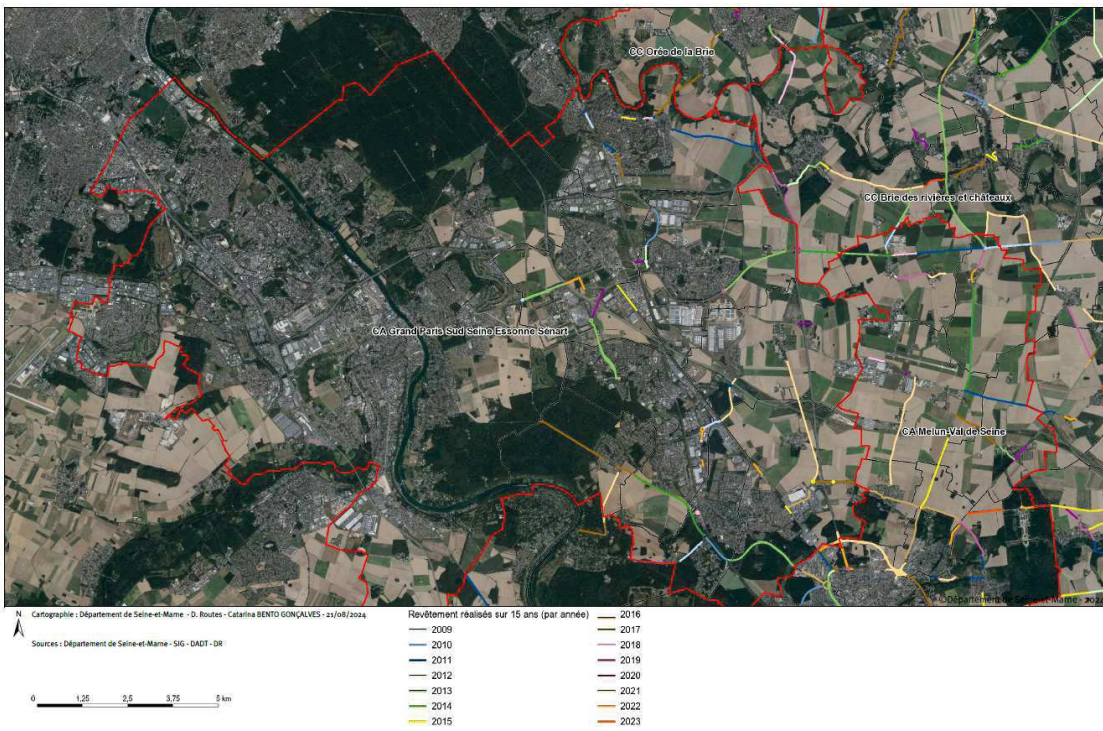
Les arrêtés préfectoraux encadrant les autorisations d'exploiter précisent les limites à respecter et les vérifications associées pour chaque établissement

Liste des communes potentiellement exposées aux enjeux du bruit industriel :

Dépt.	Code-postal	Commune	N°SIRET	Établissement	Adresse	Régime de déclaration	Libellé Seveso
77	77127	LIEUSAIN		A L' EXPORT	6 rue RenéMayer	Enregistrement	Non Seveso
77	77127	LIEUSAIN	34893513100071	ALPHAPRIM	ZAC DES HAULDRES - Parisud 1- Boulevard d'Italie	Enregistrement	Non Seveso
77	77127	LIEUSAIN	42824028700303	AMF (ex LOGIDIS COMPTOIRS MODERNES-CAR4)	Zone d'activitéParisud - Boulevard Jean Monnet	Enregistrement	Non Seveso
77	77127	LIEUSAIN		Expansion Asset Management	ZAC des Hauldres Paris Sud 1 - Boulevard d'Espagne	Enregistrement	Non Seveso
77	77127	LIEUSAIN	52789590800012	Prolians Logistique Nord	Boulevard d'Espagne - Zac des Hauldres Paris Sud 2	Enregistrement	
77	77127	LIEUSAIN	56207142300353	UNIVAR	Bd d'Espagne - PARISUD - ZAC DES HAULDRES	Autorisation	Seveso seuil bas
77	77127	LIEUSAIN		VENDOME LOGISTIQUE	Parc d'Activités de PARISUD ZAE DU BOIS DES ST PERES - Secteur 7 - 7, Rue du Chrome	Enregistrement	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE		ALEXANDRALOG FRN05 (Ex PROLOGIS Fce XXV)	22, rue Elsa Triolet	Enregistrement	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE	41236907600010	EURAUTOS	Z.I. DE SAVIGNY-LE-TEMPLE - RUE DE L'ETAIN	Autorisation	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE	43268656600352	EVERSTYL CONCEPT	2 Rue du Chrome - ZAC du Bois des Saints Pères	Enregistrement	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE		PATRIZIA (Ex MONTEA France)	Z.I. - 23 rue du Fer - BP 96	Enregistrement	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE		PROUDREED (ex MGF LOGISTIQUE PROVENCE)	Zone industrielle - Rue de l'Industrie	Autorisation	Non Seveso
77	77176	SAVIGNY LE TEMPLE	30921464100024	SCADIF	610 rue de l'Europe	Enregistrement	Non Seveso
77	77240	CESSON		UGAP UNION GROUPE ACHATS PUBLI	Lieudit La Justice	Autorisation	Non Seveso
77	77240	CESSON		GENERIS-ONYX (compostage Cesson)	390 avenue Anna Lindh - Parc d'activités de Vert Saint Denis	Autorisation	Non Seveso
77	77240	VERT ST DENIS	37899289500615	ITM LOGISTIQUE ALIMENTAIRE INTERNATIONAL	LE GROS CHENE - 77495002	Autorisation	Non Seveso
77	77240	VERT ST DENIS		SIFRACO	LES PETITS BOIS - 77495001	Autorisation	Non Seveso
77	77240	VERT ST DENIS		SIFRACO	Chemin de la Fontaine Ronde	Enregistrement	Non Seveso
77	77240	VERT ST DENIS		SOCOPA VERT ST DENIS	Boulevard Maurice Faure	Enregistrement	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		Carrefour (ex LOGIDIS ex FLECHE BLEUE)	4 rue Maurice Faure - Les rives de la Francilienne	Enregistrement	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE	34368801600082	DHL	Lieudit Le Bois d'Egrenay	Enregistrement	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		ECT (ISDI)	1 boulevard Jean Monnet	Enregistrement	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE	83341166300028	IVANHOE LOGISTIQUE COMBS	ZAC PARIS SUD - Secteur 4	Autorisation	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		LA FLECHE BLEUE (exploitépar StÉFFEL)	ZAC PARISUD 6 - D 50 - Lot n° 24 - 20 boulevard de l'Europe	Enregistrement	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		LOGICOR FRANCE (curve) (ex SEB IMMO)	ZAC Paris Sud 4 - bld Jean Monet	Autorisation	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		SCI COMBS (Ex EAVF LAFITTE - ex. NMPP)	ZAC Paris sud VI - 40 Boulevard de l'Europe	Autorisation	Non Seveso
77	77380	COMBS LA VILLE		WHIRLPOOL			

77	77380	COMBS LA VILLE	38152914800011	ZIEGLER FRANCE	ZAC de Parisud IV - 3 boulevard Jean Monnet	Enregistrement	Non Seveso
77	77550	REAU		GPE IV REAU	PARC DE L'A5 - Rue Denis Papin	Autorisation	Non Seveso
77	77550	MOISSY CRAMAYEL	96620003200029	PLASTI FRANCE	251, avenue Blaise Pascal - ZI	Enregistrement	Non Seveso
77	77550	MOISSY CRAMAYEL	47860322800014	RECYCLAGE FRANCILIEN MATERIAUX	Rue Blaise Pascal	Enregistrement	Non Seveso
77	77561	LIEUSAIN	51558042100144	ALLEVARD REJNA AUTOSUSPENSIONS	205 rue de la Motte - ZAC UniversitéGare Parc Du Levant	Autorisation	Non Seveso
91	91000	EVRY-COURCOURONNES		CA GRD PARIS SUD SEINE ESSONNE SENART	Rue des Pavieurs	Enregistrement	Non Seveso
91	91000	EVRY-COURCOURONNES		SIARCE (compostage boues step)	12 rue des Pavieurs	Autorisation	Non Seveso
91	91070	BONDOUFLE		BG APPRO	6 rue du Canal - ZAC la Marinière	Enregistrement	Non Seveso
91	91070	BONDOUFLE	33114211700034	FERELEC INDUSTRIES	30, rue Gutenberg - ZI La Marinière	Autorisation	Non Seveso
91	91070	BONDOUFLE		MEDICAL RECYCLING	21 rue Gustave Madiot	Autorisation	Non Seveso
91	91070	BONDOUFLE		SR IMMOBILIER	17 rue Pierre Josse	Autorisation	Non Seveso
91	91090	LISSÉS		PRESTALISSES	1 rue Thomas Edison - La Pièce de la Remise	Enregistrement	Non Seveso
91	91100	CORBEIL ESSONNES		GROUPE MARQUES AVENUE	2 Rue Jean Cocteau - Centre Com. MARQUES AVENUE	Enregistrement	Non Seveso
91	91100	CORBEIL ESSONNES	47821590800011	SPA	40/42 Boulevard de Fontainebleau - RN 7	Enregistrement	Non Seveso
91	91130	RIS ORANGIS		SMCTVPE	Avenue Paul Langevin - ZA de l'Orme Pomponne	Enregistrement	Non Seveso
91	91250	MORSANG SUR SEINE		EAU DU SUD PARISIEN	Allée de l'Ecluse	Autorisation	Non Seveso
91	91250	SAINTRY SUR SEINE	35086356900025	JOC AUTO	46 route de Villededon	Enregistrement	Non Seveso
91	91280	ST PIERRE DU PERRY		AT LOCATION	7/9 rue Jacquard	Enregistrement	Non Seveso
91	91350	GRIGNY		CIM	1, chemin du Port	Autorisation	Seveso seuil haut
91	91350	GRIGNY	48011152500139	SAFETY KLEEN FRANCE (ex SOPIA)	ZAC LA PLAINE BASSE	Autorisation	Non Seveso
91	91700	FLEURY MEROGIS		NIPPON PAINT AUTOMOTIVE FRANCE	Avenue du Dr Louis F. Fichez	Autorisation	Non Seveso
91	91830	LE COUDRAY MONTCEAUX		SMCTVPE	N7 - Avenue Charle de Gaulle	Enregistrement	Non Seveso

Carte des renouvellements de revêtements réalisés depuis 15 ans par le Département de Seine-et-Marne sur le territoire de Grand Paris Sud depuis 2009



Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

Contexte

L'arrêté du 14 avril 2017, établissant les listes de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du Code de l'environnement, donne Grand Paris Sud la responsabilité d'élaborer son plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE). Cette démarche, issue de la directive européenne n°2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, et de sa transposition dans le Code de l'environnement, a pour objectif la mise en œuvre coordonnée, par les collectivités et les gestionnaires d'infrastructures de transport, d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores dues aux trafics routiers, aériens et ferroviaires ainsi qu'aux activités industrielles.

La participation du public à cette démarche est prévue par la tenue obligatoire d'une consultation publique de deux mois, au cours de laquelle le projet de PPBE est mis à disposition du public.

L'objectif de la consultation sur le projet de PPBE est double :

- Présenter le projet aux habitants du territoire, et notamment les actions proposées par la collectivité pour diminuer l'exposition au bruit ;
- Permettre la participation du public en donnant à chacun la possibilité de s'exprimer ses commentaires sur le contenu du document et d'émettre des propositions.

Le décret N° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement prévoit qu'une « note exposant les résultats de la consultation (...) et la suite qui leur a été donnée » soit rédigée à l'issue de la consultation publique, et que la version définitive du PPBE intègre le cas échéant des éléments qui en sont issus.

Le présent bilan présente et analyse l'ensemble des contributions exprimées durant la consultation publique.

Modalités de la consultation

La consultation publique autour du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la communauté d'agglomération Grand Paris Sud Seine-Essonnes-Sénart s'est déroulée du 5 février 2025 au 6 avril 2025.

Afin d'informer le public de la tenue de la consultation et de la manière d'y participer, plusieurs outils de communication ont été réalisés et diffusés, avec deux objectifs complémentaires :

- Annoncer la consultation et inciter à s'informer et à donner son avis ;
- Présenter le projet soumis à la consultation.

Les outils suivants ont été utilisés pour annoncer la consultation :

- Un avis administratif, imposé par la réglementation, dans la presse (*Le Parisien* daté du 21 janvier 2025)
- Une page web, <https://www.grandparissud.fr/lagglomeration/en-action/ecologie/nuisances-sonores/> et une plateforme de consultation <https://participer.grandparissud.fr/fr-FR/> donnant accès au document
- Les réseaux sociaux (newsletter, LinkedIn,...), via la publication d'un post.

Le rapport complet était disponible en ligne sur <https://participer.grandparissud.fr/fr-FR/> et un exemplaire papier était également consultable, sur rendez-vous, à l'hôtel d'agglomération, 9 allée de la Citoyenneté à Lieusaint.

Les contributions pouvaient être exprimées par voie électronique à l'adresse transition.ecologique@grandparissud.fr ou par courrier adressé à l'agglomération ; un registre papier était également ouvert à cet effet au siège de l'autorité compétente.

Synthèse des contributions

Trois avis ont été rendus.

De : A. N. Envoyé : vendredi 14 février 2025 10:43 À : TRANSITION ECOLOGIQUE <TRANSITION.ECOLOGIQUE@grandparissud.fr> Objet : Bruit
*J'habite Soisy sur Seine dans 1 quartier calme et choisi entre autres pour cette qualité.
Je peste donc quand je suis réveillée à 6h du matin par le camion de ramassage des ordures ménagères, emballages ou déchets verts.*

Réponse apportée :

Madame,

Nous comprenons tout à fait la gêne que peut occasionner le passage du camion de collecte à une heure matinale, en particulier dans un quartier recherché pour son calme.

Les circuits de ramassage ont été définis en prenant en compte plusieurs contraintes, notamment l'organisation de la collecte sur les grands axes, ainsi que les restrictions de circulation aux abords des écoles. Ces éléments nécessitent une planification rigoureuse afin d'assurer un service efficace pour l'ensemble des habitants.

Malheureusement, modifier ces horaires aurait un impact sur l'ensemble du dispositif de collecte et risquerait de perturber son bon fonctionnement.

Nous vous remercions pour votre contribution et restons à votre disposition pour toute information complémentaire.

Nous vous prions d'agréer, Madame, l'expression de notre meilleure considération.

De : M. S. Envoyé : jeudi 27 mars 16 :56 À : transition.ecologique@grandparissud.fr Objet : Nuisance sonore pollution

Bonjour, aucune transition écologique des bus au Coudray Montceaux , ils sont vétustes, polluants et très bruyants. Le problème c'est qu'ils circulent en permanence sur l'avenue Charles de Gaulle, en tant que riverains ont subi des nuisances sonores du matin au soir sans parler de la pollution ! Des nuisances à plus de 23h comme le matin à 5h ! Cela ne s'arrête jamais! La plupart des bus vétustes accordéons diesel circulent à vide sur l'avenue ! Pourquoi autant de bus ? La ville est un dépôt de bus ? Ou es l'écologie ??

Bien cordialement

Réponse apportée :

Monsieur,

En réponse à votre courriel concernant la pollution et les nuisances occasionnées par les bus circulant au Coudray-Montceaux en direction du terminus David Douillet, nous souhaitons vous apporter les éléments d'information suivants.

La présence d'un terminus peut occasionner des nuisances notamment en raison de la régulation, moteurs tournants, des véhicules à quai en attente de leur prochain départ. Nous allons donc de nouveau nous rapprocher des différents transporteurs afin qu'ils puissent transmettre à leur personnel des consignes sur le bon arrêt des véhicules lors de ces périodes de régulation pour limiter les nuisances auprès du voisinage.

Néanmoins, comme nous avons eu déjà l'occasion de vous le préciser, ces lignes de bus répondent aux besoins des habitants de la commune et du territoire et offrent de nombreuses possibilités de rabattement vers les pôles principaux d'attractivités du territoire : gare de Corbeil-Essonnes, Zac des Hais Blanches, gare de Mennecey, Hôpital Sud Francilien, Marques Avenue,...

Ainsi, la présence de ces lignes bénéficie directement aux habitants de la commune du Coudray-Montceaux : ce sont en effet près de 500 habitants de cette commune qui empruntent quotidiennement les lignes 402, 301 et 209. Ces différentes lignes connaissent par ailleurs une croissance continue et soutenue de leur fréquentation depuis plusieurs années : par exemple, depuis 2018 la ligne 301 a vu sa fréquentation progresser de 27% environ en semaine et 60% le samedi, la ligne 402 enregistrant quant à elle une progression de 8 % de sa fréquentation.

Enfin, comme nous l'évoquions dans une précédente réponse, Ile de France Mobilités, qui gère et finance les transports à l'échelle de la région Ile de France, a engagé un plan de conversion énergétique du matériel roulant bus afin de réduire les émissions de CO2. Concrètement, à l'échelle du territoire de l'Agglomération Grand Paris Sud, ce plan s'est traduit par la conversion au gaz naturel d'une majorité des véhicules du réseau Sénart bus et par la construction d'un nouveau centre opérationnel bus à Corbeil-Essonnes qui accueillera à terme la future ligne Tzen 4. Cette ligne, exploitée intégralement en véhicules articulés 100% électrique, permettra de réduire significativement la pollution atmosphérique et le bruit générés par les véhicules thermiques.

Cordialement,

De : T. L.. Envoyé : dimanche 6 avril 8 :47 À : transition.ecologique@grandparissud.fr Objet : Avis sur projet de PPBE grand paris sud

Monsieur le Président de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud,

Par la présente donne notre avis sur le projet de PPBE grand paris sud.

Nous habitons soisy sur seine depuis 3 ans. Quand nous avons emménagé nous nous attendions pas à autant de nuisances sonores. Plutôt proche du bord de seine, nous entendons les trains de la vallée mais ils ne sont pas trop dérangeants pour nous. Le bourdonnement des routes est également présent de façon très aléatoire suivant le vent probablement. Par contre les avions sont bien présent et ne pas considérer le bruit des avions sur notre commune peut être parcequ' il est inférieure à une norme arbitraire nous pose un problème car c'est tout de même une nuisance qui est sur le point de nous faire partir ailleurs alors que cette petite ville est si agréable. Clairement les avions volent tout juste à 10000pieds et passe au dessus de saint germain les corbeil au décollage face est à l'atterrissage face ouest pour grand nombre d'entre eux. Ce n'est certes pas la nuisance de Villeneuve saint george, mais c'est une nuisance qu'il n'est pas possible d'ignorer comme le fait ce plan. D'autant qu'il existe des solutions que propose l'association PRISALT :

1 la montée et la descente continu

2 le respect des trajectoires et des points de passage en interdisant aux contrôleurs aériens des "directs" en sortie de zone proche de l'aéroport.

Pour nous le plan est incomplet sur le plan des nuisances aériennes et est à compléter pour prendre en compte des zones inondées de bruits aériens au-delà des zones A B C D très proche de l'aéroport.

Merci pour la prise en compte de ce retour .

Bien cordialement

Réponse apportée :

Monsieur,

Nous vous remercions de l'intérêt que vous avez porté à cette consultation sur le projet de PPBE de Grand Paris Sud.

Nous vous confirmons que les élus du territoire sont engagés de longue date sur ce sujet du bruit des avions, afin que les nuisances vécues par les habitants soient reconnues et que des mesures soient mises en œuvre pour réduire l'impact sanitaire des trajectoires aériennes sur les populations.

Comme cela est mentionné dans le PPBE, lors de l'approbation des cartes stratégiques de bruit de 3^{ème} échéance en 2018, les élus de l'agglomération avaient tenu à contester ce décalage flagrant entre la méthodologie réglementaire d'élaboration de ces cartes, indiquant que le territoire n'est pas concerné par une exposition au bruit aérien, et le vécu des habitants qui subissent les nuisances liées aux avions. Les évolutions méthodologiques et l'approche retenue par Bruitparif ayant permis que les cartes de 4^{ème} échéance (et les statistiques de populations exposées) rendent mieux compte des impacts du bruit sur le territoire, ces dernières ont été approuvées sans réserve en 2022, même si cela reste insuffisant. Par ailleurs, les élus avaient déjà exprimé leur volonté de réduire les nuisances aériennes pour les populations en votant, le 13 septembre 2016, une motion pour s'opposer au projet de modification des trajectoires aériennes depuis Orly. A cette occasion, ils avaient demandé l'intégration et la représentation du territoire de Grand Paris Sud au sein des instances de concertation de la DGAC et notamment au sein de la Commission Consultative de l'Environnement.

Dans le cadre de la révision du PPBE d'Orly, les élus de Grand Paris Sud et de ses communes ont eu l'occasion, à travers une motion votée le 9 février 2021, de réaffirmer leur opposition à un transfert de nuisances par une modification des trajectoires et d'appeler à la réalisation d'un PPBE ambitieux, qui réponde réellement aux besoins, construit sur la base d'une concertation avec les collectivités territoriales et l'ensemble des acteurs du territoire.

Les élus se mobilisent aux côtés de l'association Prisalt, à laquelle l'agglomération a adhéré en 2019, pour promouvoir la mise en place d'une procédure alternative d'envol des avions.

En avril 2025, les 23 maires du territoire se sont ainsi associés à Prisalt pour saisir le Premier Ministre par un courrier dans lequel ils dénoncent le non-respect des trajectoires aériennes de l'aéroport d'Orly et soulignent leurs impacts sanitaires sur les populations du territoire. Il y est également rappelé que le Livre Blanc édité par Prisalt fin 2024 propose des recommandations pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.

Le projet de PPBE a été modifié afin d'insister sur les décalages entre l'approche purement réglementaire, la démarche de Bruitparif qui privilégie les valeurs de l'OMS, et le ressenti réel des populations. De plus, la récente mobilisation des maires du territoire aux côtés de l'association Prisalt, à travers un courrier au Premier Ministre, a également été ajoutée.

Nous tenons à vous assurer que les élus de Grand Paris Sud restent pleinement mobilisés sur cette question des nuisances aériennes et poursuivront leur engagement au bénéfice des habitants.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur, l'expression de nos sincères salutations.

Modifications apportées au PPBE à la suite de la consultation

Afin de prendre en compte les observations formulées en matière de bruit aérien dans le cadre de la consultation publique, les éléments suivants ont été intégrés :

Page 21 :

D'un point de vue purement réglementaire, le bruit aérien très localisé ne dépasse pas le seuil réglementaire de 55 dBA Lden. Toutefois, afin de mettre davantage en évidence l'impact de ces nuisances aériennes sur les populations, Bruitparif intègre, dans ses modélisations, les objectifs de qualité de l'OMS de 45 dBA Lden. Ces cartes montrent que 7.9% des habitants de Grand Paris Sud, soit 27 882 personnes, sont potentiellement exposés sur les communes de Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel en journée.

Cette approche ne permet toutefois pas de refléter le ressenti d'habitants d'autres secteurs du territoire également concernés par le bruit aérien.

Page 23 :

D'un point de vue purement réglementaire, aucun établissement sensible n'est exposé au-delà de la valeur limite de 55 dBA en Lden pour le bruit aérien.

Page 41 :

Au regard des nuisances vécues par les habitants de plusieurs communes du territoire, Combs-la-Ville, Lieusaint et Moissy-Cramayel, tel que cela a été modélisé par Bruitparif dans son diagnostic, mais également Soisy-sur-Seine, Etiolles, Tigery et Saint-Germain-lès-Corbeil, de nombreuses actions relatives aux bruits des avions ont été engagées par l'agglomération, elles seront poursuivies.

.....

De nouveau, en avril 2025, les élus du territoire se sont associés à l'association Prisalt pour saisir le Premier Ministre par un courrier signé des 23 maires dans lequel ils dénoncent le non-respect des trajectoires aériennes de l'aéroport d'Orly et soulignent leurs impacts sanitaires sur les populations du territoire. Il y est également rappelé que le Livre Blanc édité par Prisalt fin 2024 propose des recommandations pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.

Page 56 :

De nouveau, en avril 2025, les élus du territoire se sont associés à l'association Prisalt pour saisir le Premier Ministre par un courrier signé des 23 maires dans lequel ils dénoncent le non-respect des trajectoires aériennes de l'aéroport d'Orly et soulignent leurs impacts sanitaires sur les populations du territoire. Il y est également rappelé que le Livre Blanc édité par Prisalt fin 2024 propose des recommandations pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.

Grand Paris Sud va poursuivre ses démarches en faveur de la réduction des nuisances liées au bruit des avions ressenties par les habitants du territoire, en plaidant notamment pour une prise en compte des recommandations formulées par l'association Prisalt pour réduire l'impact des décollages et atterrissages.