



# Diagnostic

Projet de PPBE

**Sol Data**  
Acoustic

## Résumé non technique du plan

---

Ce document constitue le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire du Syndicat d'Agglomération Nouvelle de Sénart, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du San réalisée en 2008 et votée le 5 février 2009.

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

La réalisation du projet de PPBE a pris appui sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par le San et ses partenaires.
- Les orientations stratégiques portées par le CUCS, le PLH, le Schéma Directeur d'aménagement et le PLD.

Ce plan énonce trois objectifs principaux :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux.
- L'identification et mise en valeur des zones calmes.
- L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements du territoire.

**La réduction des nuisances sonores** concerne majoritairement les bruits routier et ferroviaire. La concertation avec les gestionnaires d'infrastructures a permis de recenser les mesures réalisées et prévues ainsi que celles envisageables à terme. La requalification de l'avenue Jean Jaurès à Moissy-Cramayel, un diagnostic affiné sur des voies communales majeures de Lieusaint et la résorption du bruit dans le secteur de la gare de Combs-la-Ville figurent parmi les mesures les plus significatives en cours ou en projet.

**L'identification et la mise en valeur des zones calmes** constituent un objectif qui concerne l'ensemble des communes de Sénart. L'identification de ces zones a fait l'objet d'un large débat avec les communes, et les actions envisagées reposent notamment sur l'information et la communication à mener pour mettre en valeur et préserver ces espaces, mais également sur l'intégration du caractère calme au niveau des CCTP des aménageurs, et dans le règlement des espaces.

**L'anticipation des enjeux acoustiques dans les projets d'aménagements** constitue un objectif majeur pour la ville nouvelle et fait l'objet de recommandations à l'attention des concepteurs et décideurs, et en particulier pour l'EPA ; le San prévoit notamment de former élus et techniciens à la problématique du bruit dans l'environnement, envisage également de réaliser une étude acoustique préalable aux travaux pour la réhabilitation d'établissements scolaires sensibles. D'autres mesures sont déjà inscrites notamment dans le PLD, et relatives au développement des modes doux, transports collectifs, covoiturage. Enfin, des actions plus générales concernent le suivi et la gestion des plaintes, ainsi qu'une veille sur la réglementation, les évolutions techniques, les pratiques des collectivités voisines, et les avancées des projets et PPBE menés par les gestionnaires sur le territoire du San.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de Sénart, il est à souligner que, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Département 77) ont vocation à se doter de leur propre PPBE. Ces documents étant en cours de définition au moment où le présent PPBE a été élaboré, seules les mesures de réduction du bruit connues à ce stade et transmises par les acteurs sont signalées.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

# 1. Contexte

---

## 1.1 Cadre réglementaire et objectifs

---

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement du San Sénart fait suite à la réalisation des cartes de bruit stratégiques sur le territoire, état des lieux de la situation sonore en 2008. Ces cartes permettent de visualiser l'environnement sonore lié aux principales sources de bruit (infrastructures de transports et sites industriels), et d'estimer les populations et bâtiments sensibles potentiellement impactés par de forts niveaux de bruit.

Ces cartographies s'inscrivent en application de la Directive Européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et à ses textes de transposition en droit français. Cette Directive a pour objectif de permettre la construction d'un référentiel commun via les cartes et recenser les actions passées et à venir permettant de réduire et prévenir les nuisances sonores.

Ainsi les unités urbaines de plus de 250 000 habitants – c'est le cas de l'agglomération parisienne – sont cartographiées par les autorités compétentes en la matière et font l'objet d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Sur le territoire de Sénart, seules 5 communes font parties de l'agglomération parisienne au sens de la Directive (INSEE). Pour des raisons de cohérence territoriale, les 8 communes composant le San Sénart ont fait l'objet des cartes de bruit et sont concernées par ce présent PPBE.

L'objectif du projet de plan de prévention du bruit dans l'environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques, préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale du territoire.

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

## 1.2 Etendue d'application du PPBE

---

### 1.2.1 Sources de bruit

---

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des **sources de bruit concernées** par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les principales activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).
- Les survols d'aéronefs.

## 1.2.2 Territoire

---

Le territoire concerné par le présent projet de PPBE, d'une superficie de 9760 hectares, et d'une population de 98 000 habitants, est composé des 8 communes suivantes :

- Combs-la-Ville.
- Lieusaint.
- Moissy-Cramayel.
- Réau.
- Savigny le Temple.
- Nandy.
- Cesson.
- Vert-Saint-Denis.

## 1.2.3 Qui souhaite-on protéger ?

---

La population est bien évidemment concernée par ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des logements et du cadre de vie des habitants est recherchée.

Les établissements pour lesquels un environnement sonore modéré est nécessaire en faveur du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des établissements d'enseignement et de santé qui sont désignés sous le terme d'établissements sensibles dans les documents liés au bruit.

## 1.2.4 Qui agit ?

---

Le San, de par sa compétence en termes de protection et de mise en valeur de l'environnement et du cadre de vie sur son territoire, est l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE mais n'est pas seul acteur de la démarche. L'implication d'un grand nombre de partenaires est essentielle pour mener à bien cette mission, la prise de conscience étant collective :

- L'EPA, Etablissement Public d'Aménagement, premier acteur du développement du territoire.
- Les communes, en tant que gestionnaire du réseau viaire communal et en tant que partenaire de l'aménageur.
- Les autres gestionnaires des sources de bruit :
  - L'Etat.
  - Le Conseil Général.
  - RFF/ la SNCF.
  - DGAC.
  - APRR.

## 1.3 Mise en place de la démarche

---

Les cartes de bruit stratégiques ont été réalisées sur l'ensemble du territoire sénartais, à travers une étude mutualisée à l'échelle du département, pilotée par le Conseil Général de Seine-et-Marne.

Le San a ensuite poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE avec l'aide de SolData Acoustic, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant réalisé les cartes de bruit sur ce territoire (sous l'enseigne Acouphen Environnement).

Les communes, l'EPA et les gestionnaires ont participé au suivi du projet via des comités techniques et de pilotage.

## 2. Diagnostic acoustique

---

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

Elles sont disponibles sur le site suivant : <http://bruit.seine-et-marne.fr/> ou au San.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit. Un diagnostic complémentaire, lié à l'évolution rapide du territoire de la Ville Nouvelle a été mené via des investigations de terrain au niveau des zones faisant l'objet de dépassements potentiels des valeurs limites.

Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux, avec la validation des communes et de l'EPA. Ils ont été présentés aux gestionnaires concernés.

### 2.1 Indicateurs acoustiques

---

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A) mais ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le LDEN caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « Lday, Levening, Lnight », niveaux sonores moyennés sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le LN est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

### 2.2 Situation globale

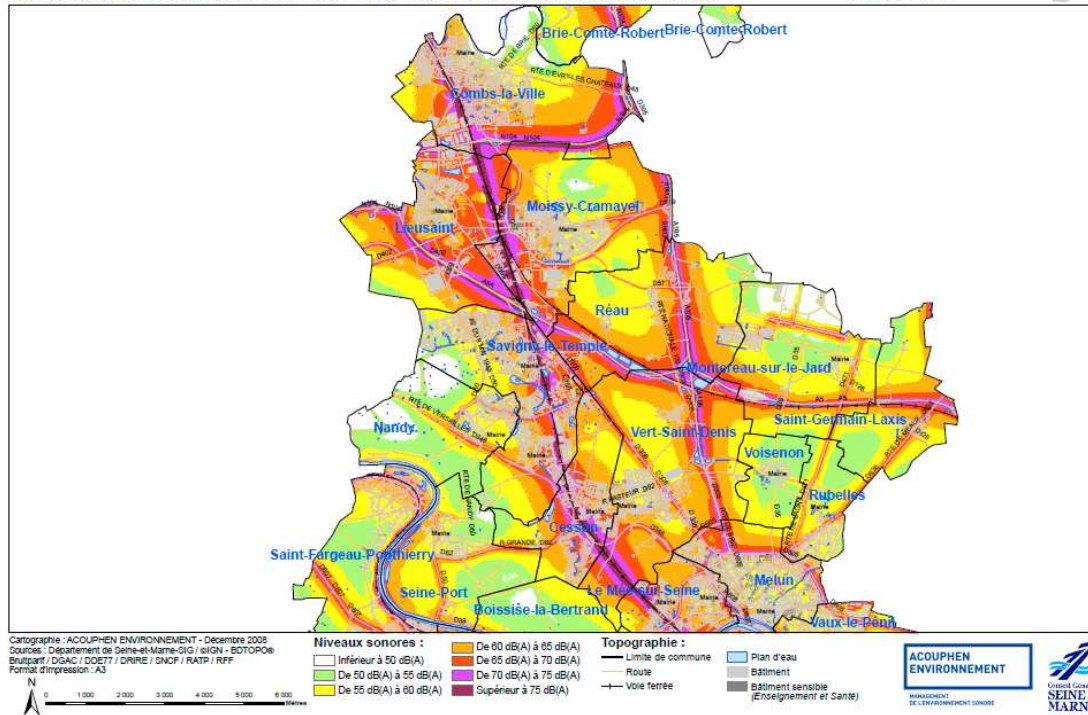
---

Comme recommandé par les textes, une carte du bruit global a été réalisée sur le territoire, dans le cadre des cartes stratégiques du bruit, incluant l'ensemble des sources de bruit concernées par l'application des textes (bruits routier, ferroviaire, industriel et aérien).

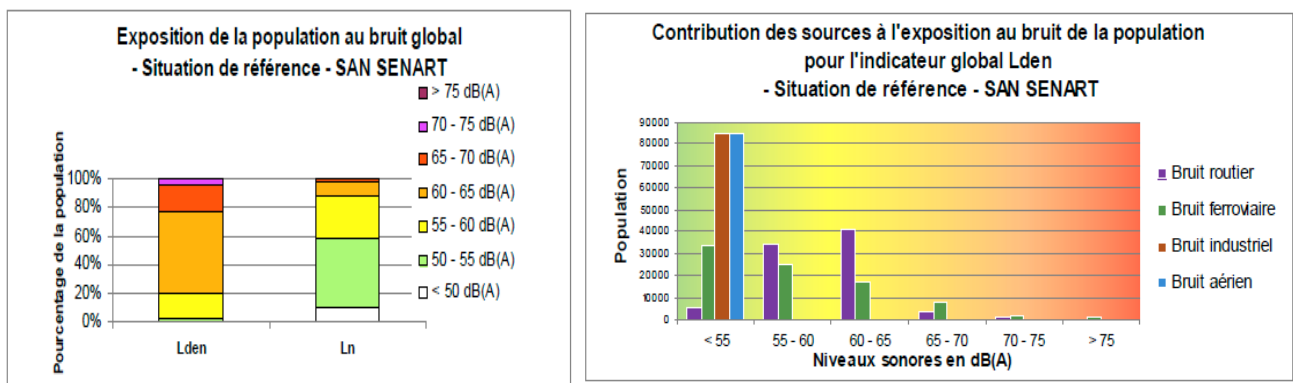
La situation des cartes stratégiques de bruit réalisées en 2008 correspond à l'année des dernières données disponibles lors de l'élaboration des cartes, soit 1999 pour les données démographiques, 2005-2006 pour le routier, 2005-2007 pour le ferroviaire, 2007 pour les industries. Le territoire n'est pas concerné par la carte de bruit des aéronefs.

# Planche 1 - Carte du bruit en multiexposition en Lden

Cartographie du bruit en multiexposition : Situation 2004 - 2007 Département de Seine-et-Marne  
 Indicateur global : Lden (Jour/Soir/Nuit) - Bruit aérien, ferroviaire, industriel et routier **SAN Sénart**



Les statistiques d'exposition au bruit de la population sont les suivantes :



On observe que :

- 76% de la population sont exposés à moins de 65 dB(A) vis-à-vis du bruit global, en Lden, niveau considéré comme représentatif d'un environnement sonore modéré à bruyant en milieu urbain.
- En période nocturne (Ln), le bruit routier diminue significativement tandis que le bruit ferroviaire reste important. 88% de la population est néanmoins potentiellement exposée à moins de 60 dB(A), niveau considéré comme acceptable en milieu urbain en Ln, vis-à-vis du bruit ambiant, ce qui représente une part très importante de la population.
- La population est très peu impactée par les bruits d'origine industrielle.
- Le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport d'Orly n'impacte pas le territoire de Sénart. Ainsi au regard des cartes de bruit, constituées des éléments des PEB ou isophones-si existantes, le territoire n'est pas concerné par la représentation cartographique du bruit des aéronefs.

## 2.3 Dépassement des valeurs seuils

Une analyse de l'exposition à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites, définies par les textes réglementaires, a été réalisée pour chacune des sources de bruit considérées, et pour chaque commune.

Le tableau ci-dessous en présente la synthèse à l'échelle du San Sénart :

### Planche 2 - Synthèse des dépassements des valeurs limites

Population : 84600

Etablissements sensibles : 65

#### Population et établissements sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
<b>Lden: Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>55</b>
Nb d'habitants	1700	1000	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	7	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	1	0	0

	62	65	60	X
<b>Ln: Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>X</b>
Nb d'habitants	300	1500	0	x
Nb d'établissements d'enseignement	1	3	0	x
Nb d'établissements de santé	0	1	0	x

L'ensemble des communes est potentiellement impacté par des dépassements potentiels des valeurs limites, pour le bruit routier.

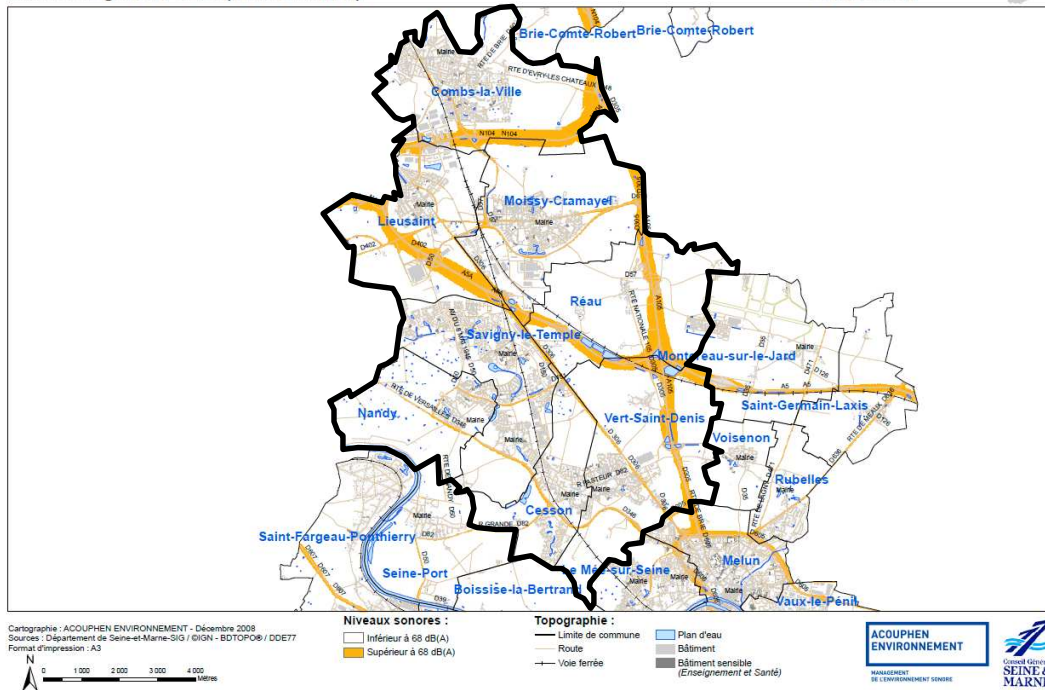
Les communes de Combs-La-Ville, Lieusaint, Moissy-Cramayel, Savigny le Temple et Cesson sont potentiellement concernées par des dépassements liés au bruit ferroviaire.

La lecture des cartes de bruit de type C (dépassement des valeurs limites) permet pour chaque commune de localiser les zones de dépassements potentiels comportant des habitants ou des établissements sensibles. Elles sont illustrées ci-après pour les deux sources principales de bruit, et pour les indicateurs pour lesquels les zones de bruit sont les plus étendues, soit le Lden pour le bruit routier et Ln pour le bruit ferroviaire.

### Planche 3 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier à échelle du San – indicateur Lden

Cartographie des dépassements de seuils : **Bruit routier**  
Indicateur global : Lden (Jour/Soir/Nuit)

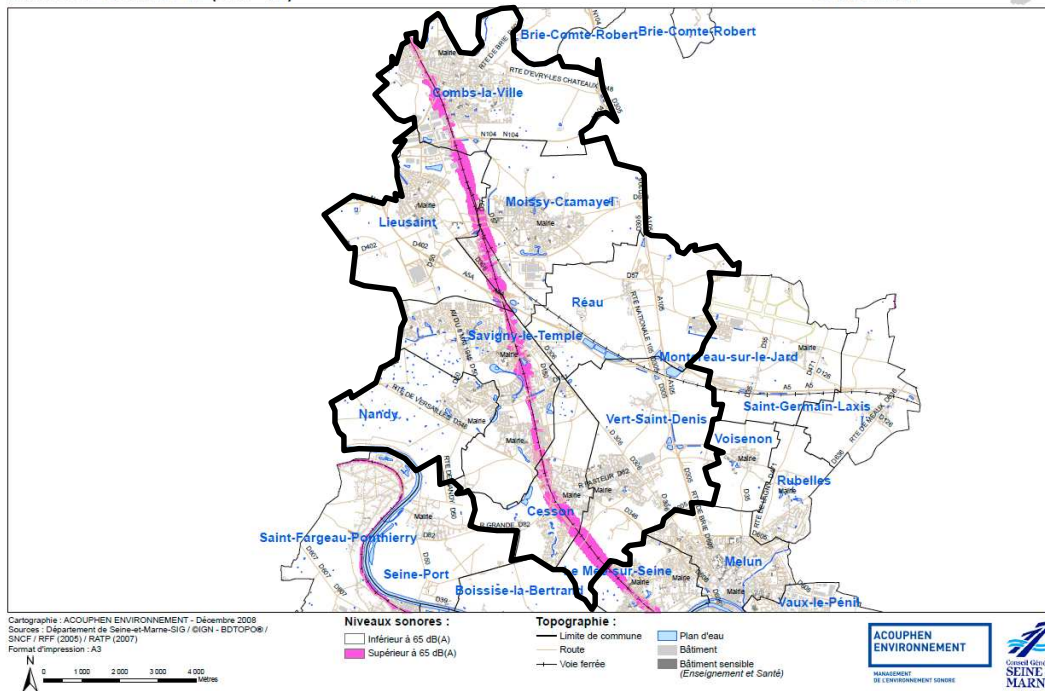
Département de Seine-et-Marne  
**SAN Senart**



### Planche 4 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire à échelle du San – indicateur Ln

Cartographie des dépassements de seuils : **Bruit ferroviaire**  
Indicateur de nuit : Ln (22h - 6h)

Département de Seine-et-Marne  
**SAN Senart**



## 2.4 Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

---

Préalablement à l'élaboration du PPBE, un diagnostic de terrain a été effectué afin d'affiner et d'objectiver l'analyse cartographique.

Le repérage sur le terrain a été effectué aux abords des zones de dépassements potentiels, qui avaient été déterminées à l'aide de la cartographie du bruit.

Cette analyse *in situ* conduit aux principales observations suivantes :

### Concernant le bruit ferroviaire :

- Le long des voies ferrées, des buttes de terre protègent un grand nombre de bâtiments. Toutefois, aux extrémités de ces buttes, certaines maisons ne bénéficient plus de la protection, c'est le cas à **Savigny** pour les rues de Meaux et de Montereau ainsi qu'au niveau de la rue Basch – même si l'éloignement de la voie est plus important.
- Les abords des gares de **Savigny-le-Temple, Combs-la-Ville, Cesson** sont impactés fortement par les nuisances liées aux passages des trains. De nombreuses maisons individuelles bordent la voie. Certaines sont protégées par des murs ou merlons.
- Sur les 4 établissements sensibles concernés :
  - 2 sont faiblement impactés : l'école Saint Paul à Cesson (potentiellement Point Noirs de Bruit selon les résultats de l'observatoire départemental du bruit) présence d'une butte de terre, et le collège Grand Parc largement éloigné de la voie ferrée.
  - Les deux autres situés à Savigny ne sont pas protégés de la voie, il s'agit du MDPH et du CATT. Le bâtiment du CATT est plus éloigné et plus récent que le MDPH, ce dernier serait donc le bâtiment à considérer prioritairement.

### Concernant le bruit routier :

- La première zone prioritaire comporte un nombre important de bâtiments impactés : elle est constituée des logements bordant la rue principale traversant le centre-ville de **Moissy-Cramayel** d'est en ouest. Cette voie à fort trafic est bordée de bâtis individuels et collectifs parfois anciens ; la voirie est ponctuée par des feux tricolores, ralentisseurs et zones 30 km/h.
- A **Savigny le Temple**, la zone prioritaire est située le long de la RD346, à fort trafic avec une vitesse élevée et sans protection anti-bruit pour les habitations proches, de type individuel.
- Certaines zones à traiter bordent des routes à fort passage local, avec notamment des vitesses souvent limitées à 50 km/h, comme à Lieusaint et Combs-la-Ville.
- A Cesson, Réau et Vert-Saint-Denis, il s'agit essentiellement de quelques maisons individuelles soumises à des nuisances provenant de voies pour lesquelles la vitesse autorisée est plus élevée (70 km/h).
- Sur les 7 établissements sensibles potentiellement concernés par des niveaux importants liés au bruit routier :
  - 4 établissements peuvent être considérés comme non prioritaires : 2 établissements sont impactés au niveau de bâtiments annexes – cantine ou entrée du site : le lycée de la Mare Carrée à Moissy-Cramayel, le collège de la Pyramide à Lieusaint. 1 établissement est protégé par une butte de terre (lycée Galilée à Combs-la-Ville). 1 lycée est en travaux et supposé reconstruit de manière acoustiquement performante vis-à-vis du bruit de l'infrastructure concernée : lycée Prévert à Combs-la-Ville.
  - L'IUT de Lieusaint est impacté par l'avenue Pierre Point et, malgré le recul de la voirie (travaux du TZen) et un revêtement de chaussée neuf, reste prioritaire. Le collège du Grand Parc à Cesson n'a pu, quant à lui faire l'objet de distinction d'usage, il peut donc être considéré a priori comme prioritaire.

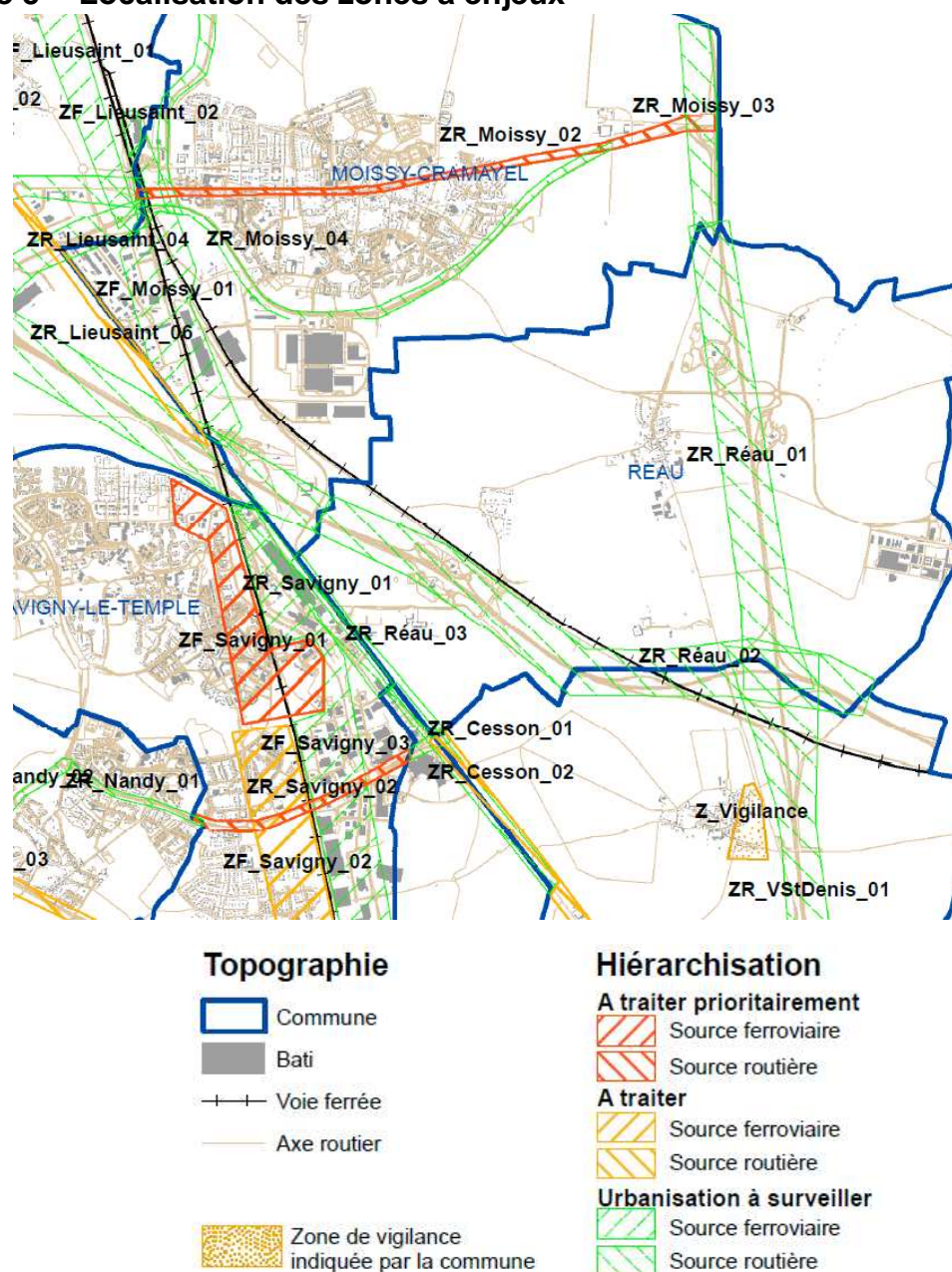
- L'école Beausoleil à Combs-la-Ville est impactée sur le bâtiment accueillant les maternelles. Des salles de repos et d'apprentissage sont donc potentiellement concernées par des dépassements de valeurs limites au regard du bruit routier. Si la zone n'est pas classifiée de manière prioritaire, le bâtiment sera lui à considérer de manière prioritaire.

Ainsi, le diagnostic acoustique complété recense :

- 8 zones à enjeux pour le bruit ferroviaire dont 4 sont jugées prioritaires du fait d'un nombre important de population potentiellement impactée et/ou d'une forte exposition au bruit.
- 11 zones à enjeux pour le bruit routier dont 6 sont jugées prioritaires.

La planche suivante présente un extrait de la carte de localisation des zones à enjeux, fournie en annexe 2.

### Planche 5 - Localisation des zones à enjeux



## 2.5 Mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes

Comme spécifié par les textes réglementaires, le projet de PPBE contient un recensement des mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement réalisées au cours des 10 dernières années, constituant autant d'éléments complémentaires au diagnostic territorial, et permettant d'avoir une vision globale de la politique de lutte contre le bruit menée sur le territoire.

Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces informations.

Les mesures recensées, pour certaines, ont été réalisées explicitement pour des raisons acoustiques ; pour d'autres, les motivations acoustiques peuvent être seulement implicites mais méritent d'être indiquées.

La date, le coût, les motifs et gains liés à ces actions sont précisées, dans la mesure du possible.

Les différentes mesures recensées sont résumées dans les tableaux suivants, pour chaque institution ou gestionnaire concerné.

### 2.5.1 Communes

Commune	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Cesson	Changement de revêtements sur un tronçon de la RD82.	262 900 €	2004	Ralentir la vitesse automobile.	Non défini.
Cesson	Remplacement des fenêtres Ecole Elémentaire Paul Emile Victor.	50 000 €	Entre 2006 et 2009	Economie d'énergie.	Non défini.
Cesson	Remplacement des fenêtres école élémentaire Jules Ferry.	60 000 €	Entre 2005 et 2008	Economie d'énergie.	Non défini.
Cesson	Isolation acoustique des logements Jules Ferry.	30 000 €	2007/2008	Isolation acoustique et thermique.	Non défini.
Cesson	Création d'une zone de rencontre Groupe scolaire Jules Ferry.	200 000 €	2009	Sécurisation des abords de l'école, création d'une zone de stationnement PMR.	Non défini.
Cesson	Création d'une zone 30 Groupe Scolaire Paul Emile Victor.	20 000 €	2003	Sécurisation des abords de l'école, création d'une zone de stationnement PMR.	Non défini.
Cesson	Pistes Cyclables à Cesson la Forêt.	170 000 €	2007	Partage de la voirie, sécurisation des cycles.	Non défini.
Combs-la-Ville	Remplacement des fenêtres de l'école maternelle Beausoleil.	NC	2004	Economies d'énergie.	Non défini.
Savigny-le-Temple	Elaboration d'un Plan Bruit qui contient un diagnostic des sources de bruit sur le territoire et un plan d'actions.	NC	2002	Partenariat avec la Région afin d'aller plus loin dans la démarche de lutte contre le bruit initiée avec le Groupe Antibruit.	Non défini.
Savigny-le-Temple	Travaux d'isolation acoustique de l'école des Régalles et Désirée Clary.	NC	NC	NC	Non défini.

Commune	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Savigny-le-Temple	Diminution de la vitesse sur la RD50 à 50 km/h entre l'avenue PM France et rue de la Grange, circulation ramenée à une voie et revêtement neuf (acoustique).	NC	NC	NC	Non défini.
Savigny-le-Temple	Zones 30 sur des axes où circulent les bus.	NC	NC	NC	Non défini.
Savigny-le-Temple	Réfection revêtement de l'avenue Charles de Gaulle.	NC	2007	NC	Non défini.
Vert-Saint-Denis	Modes Doux : Piste cyclable du parc J. Monnet.	NC	2000-2009	Offrir des alternatives de déplacement et réduction d'émission de GES.	Non défini.
Vert-Saint-Denis	Réduction de vitesse : Zone 30 en centre bourg.	NC	2007	Marquer l'arrivée en centre bourg.	Non défini.
Vert-Saint-Denis	Interdiction du passage des poids lourds : Instauration de la réglementation d'interdiction sauf desserte locale.	NC	NC	Empêcher les nuisances.	Nuisances en moins.
Vert-Saint-Denis	Modification du plan de circulation : Instauration de la priorité à droite.	NC	2008-2009	Réduire la vitesse sur les axes auparavant prioritaires.	Non défini.
Vert-Saint-Denis	Isolations de logements : Bail à réhabilitation avec les foyers de Seine et Marne.	NC	2004-2005	Réduire les nuisances et réhabiliter les bâtiments.	Amélioration de l'isolation de 8 logements.
Vert-Saint-Denis	Changement de revêtement : Contrats triennaux de voirie sur sept rues.	NC	2004-2009	Améliorer le revêtement (confort des usagers) et le rendre plus insonorisant pour les riverains.	Non défini.

## 2.5.2 SAN

L'ensemble des actions menées par le SAN couvre la période 2001-2010.

Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Développement de transports alternatifs à la voiture : Construction de liaisons douces.	NC	NC	Volonté de maillage du territoire.	Non défini.
Groupe scolaire La Noue la Sansonne (Combs-la-Ville) : Ré-étanchification des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire La Chasse (Lieuxaint) : Ré-étanchification des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire Les Grès (Moissy-Cramayel) : Ré-étanchification des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.

Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Groupe scolaire Villemur (Nandy) : Ré-étanchifcation des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire Freinet Vert-Saint-Denis) : Ré-étanchifcation des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire JeanRostand (Vert-Saint-Denis) : Ré-étanchifcation des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire + crèche Désiré Gary (Savigny-le-Temple) : Ré-étanchifcation des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Centre de loisirs de Savigny-le-Temple : Ré-étanchifcation des toitures terrasses, des rives des toitures tuiles.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire La Chasse (Lieuxaint) : Changement des menuiseries (fenêtres et portes).	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire Les Grès (Moissy-Cramayel) : Changement des menuiseries (fenêtres en double vitrage).	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire Villemur (Nandy) : Changement des menuiseries (fenêtres et portes).	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Groupe scolaire + crèche Désiré Gary (Savigny-le-Temple) : Changement de quelques menuiseries (fenêtres et portes).	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Local associatif du Noyer-Perrot (Moissy-Cramayel) : Isolation par l'extérieur.	NC	NC	Réhabilitation de l'isolation thermique.	Non défini.
Salle polyvalente de La Chasse : Travaux d'isolation acoustique.	NC	NC	Protection sonore des habitations alentours, confort d'utilisation. Établissement potentiellement bruyant.	Non défini.
Charte de Qualité environnementale puis charte de développement durable : Intégration de la question des nuisances sonores lors de l'installation de l'entreprise.	NC	NC	L'objectif de la charte est de balayer l'ensemble des aspects environnementaux, dont le bruit...	Les entreprises prêtent une plus grande attention aux nuisances sonores qu'elles produisent. Ex: Martinenq (triple vitrage, isolation sonore du composteur), Prologis (étude acoustique et réalisation de merlons).
Bus plus silencieux.	NC	NC	Acoustique.	Non défini.

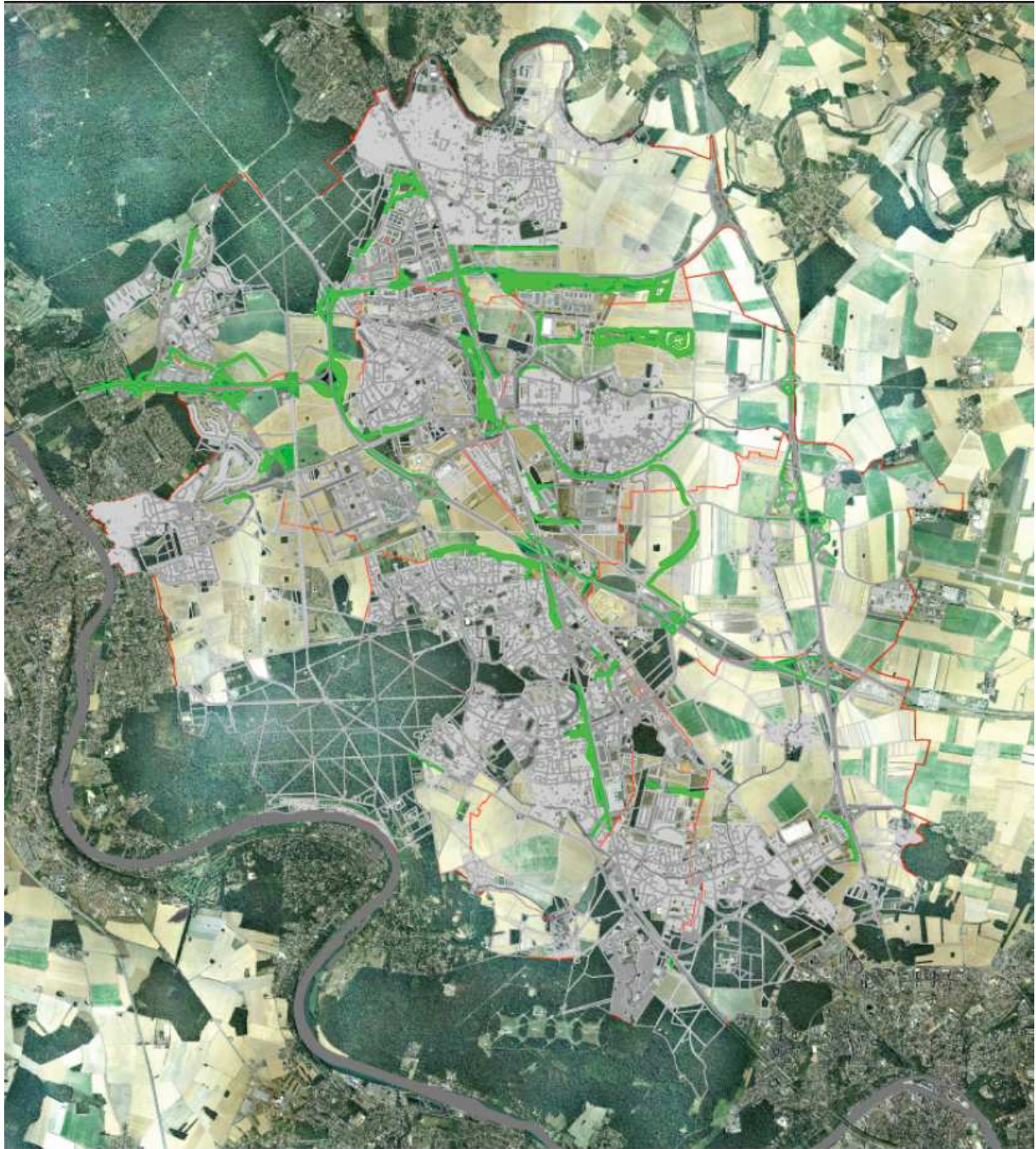
### 2.5.3 EPA

Au cours de l'aménagement du territoire sénartais, l'EPA a mis en place des protections acoustiques le long de certaines voies.

Dans la majorité des cas, il s'agit de merlons, en raison de leur coût de mise en place et des opportunités en matière d'espace et de matériaux issus des terres déblayées pour les constructions nouvelles.

La carte ci-dessous présente le positionnement de ces protections en vert (également en annexe) :

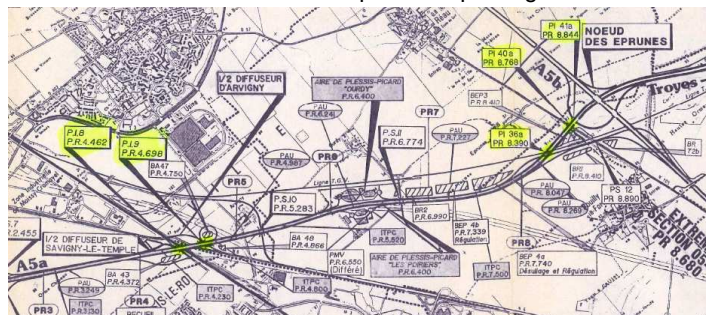
#### **Planche 6 - Localisation des protections acoustiques réalisées par l'EPA**

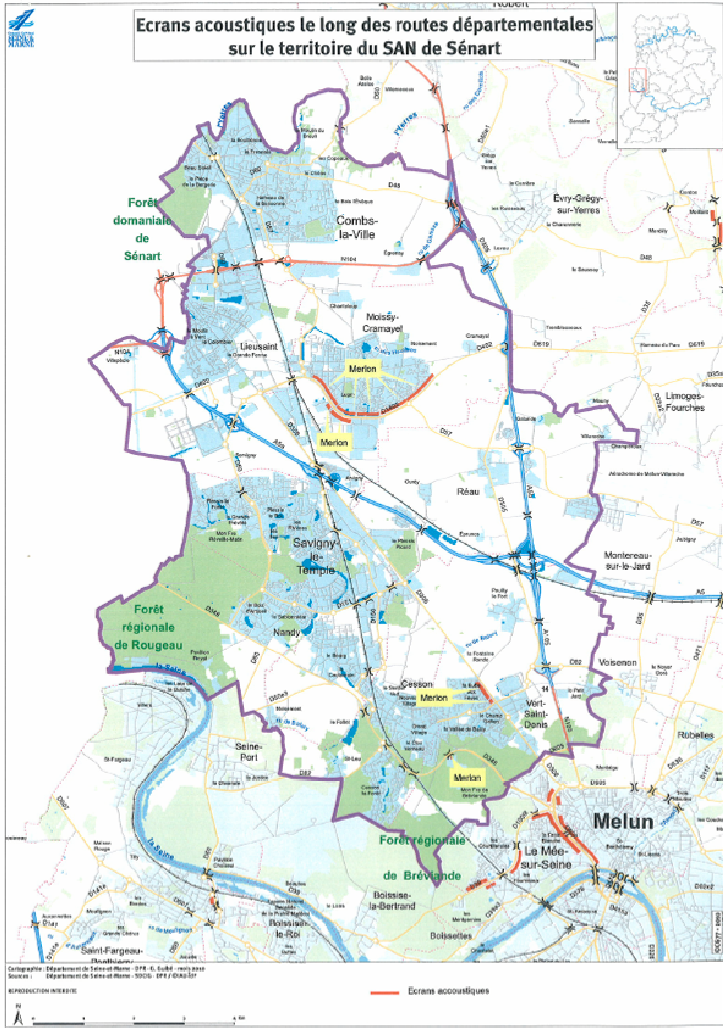


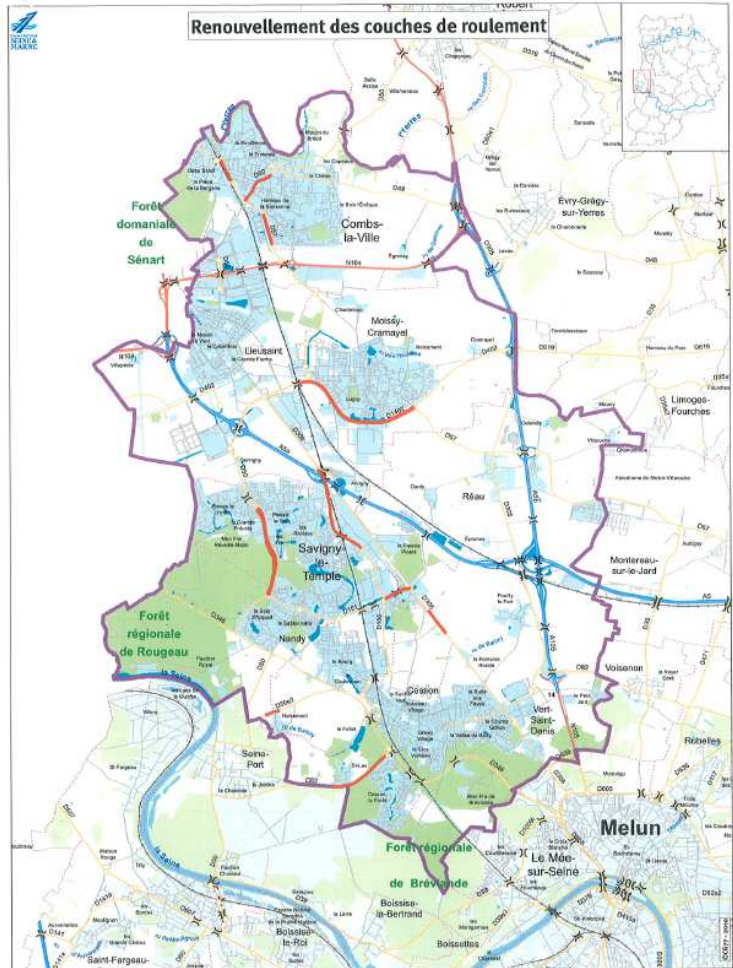
Source : EPA – octobre 2010

## 2.5.4 Gestionnaires

Gestionnaire	Description de l'action	Date de réalisation	Raison
RFF	Réalisation d'une étude de définition des bâtiments Points Noirs du Bruit sur la commune de Combs-La-Ville avec pré-dimensionnement des solutions possibles pour résorber ces PNB.	2008	Résorption PNB.
SNCF	Modification des semelles de freins des automotrices Z2N du RER D (fonte en matériau composite) dans le cadre d'un programme financé par la SNCF, la Région Ile de France et l'Etat, d'un montant global de 1 15 k€ pour les lignes C, D, H, L P et R. Le gain acoustique a été mis en évidence par Bruitparif entre 9 à 10dB(A) au passage de la rame. Le document de Bruitparif présenté en annexe présente la démarche et les résultats.	2006-2008	Réduction du bruit.
APRR	Réalisation du rehaussement d'un merlon de protection phonique situé le long d'A5b dans le sens Paris/Melun au droit du hameau de Pouilly-le-Port - commune de Vert Saint Denis sur une longueur d'environ 500 mètres et d'une hauteur moyenne d'1 mètre.	2000.	Meilleure protection acoustique du hameau de Pouilly-le-Fort.
APRR	Reprise des couches de roulement de l'A5b.	2008 pour le sens Melun/Paris 2009 pour le sens Paris/Melun.	NC
APRR	Réfection des couches de roulement du sens Evry-Melun par application d'un enrobé de type BBTM (béton bituminé très mince).	2011	NC
APRR	<p>Reprise des joints d'ouvrages sur les passages inférieurs d'A5a dans le sens Paris-Provence pour les ouvrages situés aux croisements suivants ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• A5a/SNCF</li> <li>• A5a/ex RN6</li> <li>• A5a/LGV</li> <li>• Aa/ex RN105</li> </ul> <p>Il s'agit des joints de chaussées situés de part et d'autre des ouvrages de type passage inférieur sur autoroute qui du fait de leur vieillissement sont amenés à « claquer » au passage des véhicules.</p>	2011	NC



Gestionnaire	Description de l'action	Date de réalisation	Raison
CG77	<p>RD402 à Moissy-Cramayel, RD306 et RD346 à Vert Saint Denis, bénéficient de merlons acoustiques.</p> 	NC	Réduire le bruit de ces infrastructures pour les populations limitrophes.

Gestionnaire	Description de l'action	Date de réalisation	Raison
CG77	<p>Renouvellement des couches de roulement avec des enrobés ou béton bitumineux, qui minimisent l'impact sonore des véhicules.</p> 	Depuis 2005.	Entretien des couches de roulement.

Les coûts et gains ne figurent pas dans ce tableau car non fournis par les différents gestionnaires.

## 2.6 Analyse des documents d'orientation stratégiques en vigueur

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

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin ;

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

A Sénart, les documents d'orientation stratégique sont principalement axés sur les aspects développement durable de l'aménagement, et sur les aspects sociaux. La préservation d'un cadre de vie agréable et l'amélioration des déplacements sont également au centre des préoccupations du San.

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

- Plan Local de l'Habitat.
- Contrat Urbain de Cohésion Sociale de Sénart.
- Schéma Directeur d'Aménagement.
- Plan Local des Déplacements.

### 2.6.1 Plan Local de l'Habitat

Le Programme Local de l'Habitat de Sénart date de novembre 2009. Ses orientations sont de deux ordres : programmation des logements neufs, gestion du parc existant. Elles sont présentées dans un programme d'actions pour les 6 années du plan.

La mise en place du PLH vise non seulement une amélioration des performances énergétiques des logements mais permet également d'inciter à l'amélioration acoustique des logements.

Objectif	Conséquence en terme d'environnement sonore
<b>Orientations de constructions neuves à Sénart</b>	
S'assurer d'un maintien de la qualité des logements, voire de la poursuite des efforts en matière de performance énergétique.	Logements bien isolés à l'environnement extérieur.
<b>Maintenir ou améliorer la qualité du parc existant</b>	
Hiérarchiser les interventions à conduire pour le traitement des copropriétés en difficultés et leur volet thermique. Conduire une sensibilisation pour la réhabilitation thermique des logements individuels.	Logements mieux isolés à l'environnement extérieur.

Objectif	Conséquence en terme d'environnement sonore
Veiller à la réhabilitation du parc social sur le volet énergétique.	Logements mieux isolés à l'environnement extérieur.
Intégrer les principes de l'éco-quartier dans l'aménagement des ZAC.	Logements mieux isolés à l'environnement extérieur, mixité activité/habitat maîtrisée. Introduction de la nature dans les projets permet aux habitants de disposer de lieux de détente et de repos à proximité de chez eux. La limitation de l'étalement urbain est efficace pour limiter les besoins en déplacements, notamment routiers et donc les nuisances qui lui sont associées.

**Remarques sur ce document :**

- Ce document expose une volonté de suivre les règles HQE et les certifications CERQUAL afin de garantir des logements de qualité, notamment d'un point de vue énergétique.
- Ce document concerne l'ensemble des constructions, habitat social, propriétaires dans de l'habitat collectif et individuel.
- Par ailleurs, la création de logements dans des secteurs proches de transports en commun doit tenir compte des nuisances liées à ces transports dès leur conception (orientation du bâti, organisation des pièces, isolation acoustique du bâtiment, etc.).

**2.6.2 Contrat Urbain de Cohésion Sociale de Sénart**

---

Le Contrat Urbain de Cohésion Sociale a été établi en mars 2007, pour la période 2007-2012. Il fait suite au Contrat de Ville 2000-2006. Il a pour objectif la mise en œuvre du projet de développement social et urbain en faveur des habitants des quartiers en difficultés reconnus comme prioritaires.

Son état des lieux présente un territoire essentiellement résidentiel comportant peu d'activités.

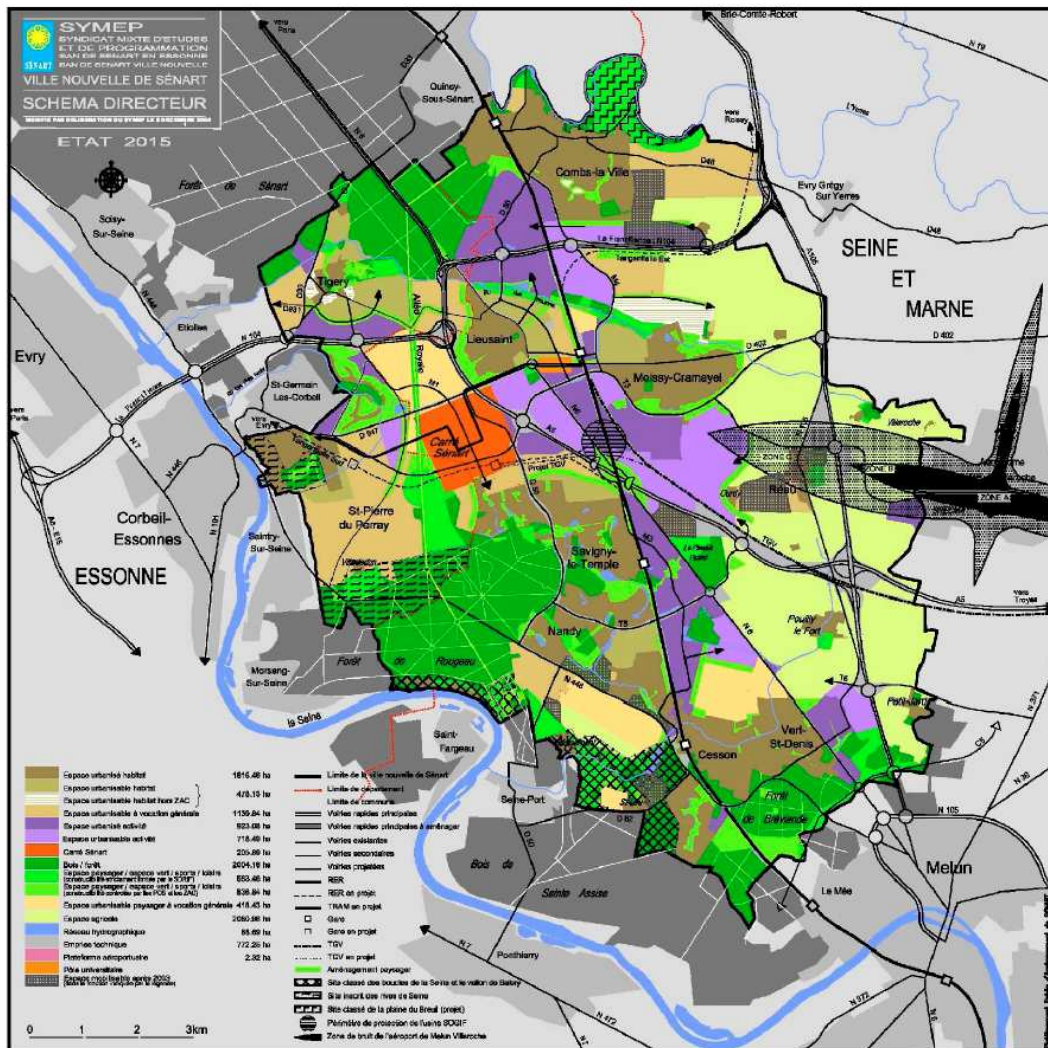
Il contient une orientation concernant l'habitat, le cadre de vie et la gestion urbaine de proximité. Il s'agit notamment de requalifier certaines zones du territoire. Une amélioration du cadre de vie est attendue, et la réduction des nuisances sonores pourrait y contribuer.

## 2.6.3 Schéma directeur d'aménagement

Le Schéma date de décembre 2004 et a été réalisé par le Syndicat Mixte d'Etudes et de Programmation présentant un état de l'occupation des sols à l'horizon 2015.

Il fournit des indications sur l'usage des sols selon les espaces urbanisés, urbanisables avec de l'habitat ou de l'activité, les localisations d'espaces verts, agricoles, le réseau hydrographique, etc.

On observe ainsi un territoire à fort potentiel d'urbanisation, notamment dans des zones proches de sources de bruit actuelles.



Le SCOT, Schéma de Cohérence Territoriale, à venir, succèdera à ce schéma directeur pour les orientations futures du territoire.

## 2.6.4 Plan Local des Déplacements

---

Le Plan Local des Déplacements est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Ile-de-France arrêté en décembre 2000. L'objectif est de rééquilibrer l'usage des différents modes de transports dans la Région via la recherche de la diminution du trafic automobile et le développement des transports collectifs, des modes doux et du transport de marchandises par voies ferroviaires et fluviales.

L'impact du PLD en terme d'environnement sonore est récapitulé dans le tableau ci-après.

Objectif	Conséquence en terme d'environnement sonore
Diminution du trafic automobile.	Diminution des niveaux sonores liés aux voiries moins circulées.
Développement des transports collectifs et des moyens de transports économes en énergie.	Diminution de l'utilisation des véhicules particuliers et donc des niveaux sonores liés aux voiries moins circulées. Augmentation locale des niveaux sonores liés à la circulation de nouveaux véhicules à moteurs (bus) et matériel ferroviaire.
Promotion du vélo et de la marche à pied.	Diminution de l'utilisation des véhicules particuliers et donc des niveaux sonores liés aux voiries moins circulées.
Rationalisation du transport et de la livraison des marchandises.	Accès facilité aux parcs d'activités et restrictions d'accès aux centres-villes et zones densément circulées. → diminution des circulations de Poids Lourds à proximité des habitations des centres-villes et fluidification de la circulation.
Développement du co-voiturage et de Plans de Déplacements Entreprise (PDE).	Diminution des niveaux sonores liés aux voiries moins circulées.

### Remarques sur ce document :

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