Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Ville d'Aulnay-sous-Bois

93005



RAPPORT DE PRÉSENTATION

SOMMAIRE

CA	DRAG	E RÈGLEMENTAIRE	
La	Direct	tive européenne 2002/49/CE	5
	a.	Champs d'application	5
	ď.	Objectifs	5
	c.	Situation d'Aulnay-sous-Bois au regard du contexte règlementaire	6
ni	>E84	IÈRE PARTIE : DIAGNOSTIC SONORE DU TERRITOIRE	
71	KEW	IERE PARTIE : DIAGROSTIO GORGILE DE TERMISONIE	
A.		CONTEXTE LOCAL	
1.	Les p	orincipales sources de nuisances sonores	8
	a.	Les axes de transport routier	
	b.	Les activités industrielles et commerciales	10
2.	Les z	zones de conflits potentielles	11
	a.	Les secteurs d'habitat denses	
	b.	Les zones « sensibles »	12
В.	AN.	ALYSE DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES	
		de lecture des CBS	13
٠.	a.	Périmètre des CBS du CG 93	
	b.	Grille de lecture des CBS du CG 93	
	С.	Représentation cartographique	
2.		ectifs de l'analyse des CBS	
		première analyse du CG 93	
υ,	a.	Identification des infrastructures à enjeux en période nocturne	
	b.	Identification des infrastructures à enjeux en période globale	
	c.	Synthèse des infrastructures à enjeux	
1		mation des niveaux d'exposition au bruit des infrastructures terrestres	
7.	a.	Qualité globale de l'environnement sonore au regard du bruit routier	
	b.	Qualité globale de l'environnement sonore au regard du bruit ferroviaire	
	С.	a de déparements de seuil	
5	. Synt	thèse de l'analyse des CBS d'Auinay-sous-Bois	25
C	ÉI	ÉMENTS D'ANALYSE COMPLÉMENTAIRES	
_		diagnostic du PPBE réalisé par le CG 93	,2 ^r
١		Les dépassements de seuil liés au réseau routier départemental	
	a.	and the state of t	
_	b.	cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers	
2	. Les	Les dépassements de seuil en période d'exposition globale	
		LES DELINASEUREURS DE SERII EU DEHOGE A EVOCUITAN MICAGIA	

	b.	Les dépassements de seuil en période nocturne	29
	c.	Résultats des mesures de Bruitparif sur l'A3	29
	d.	Synthèse	29
3.	Les c	cartes de bruit stratégiques des grands axes ferroviaires	30
	a.	Les dépassements de seuil en période d'exposition globale	30
	b.	Les dépassements de seuil en période nocturne	30
4.	Le br	ruit des aéroports	31
	a.	Le PEB de l'aéroport Roissy-CdG	31
	b.	Le PGS de l'aérodrome de Paris-Le Bourget	31
5.	Les b	oruits d'origine industrielle	32
6.	Élém	ent d'analyse qualitative	33
7.	Synth	nèse des enjeux en matière de lutte contre les nuisances sonores	34
	a.	Nuisances des infrastructures routières	34
	b.	Autres source de nuisances	34
	c.	Les bâtiments « sensibles »	35
	d.	Les éléments « qualitatifs »	35
л,	a.	ACTION DE LA VILLE EN MATIÈRES DE LUTTE CONTRE LE BRUIT Les compétences	
A.			20
	b.	La gestion des nuisances sonores	
1.	Les a	ictions déjà engagées	39
	a.	La requalification de l'ex-RN-2	39
	b.	Une politique de réduction des nuisances liées au trafic routier	40
	C.	L'intégration de prescriptions acoustiques dans les documents d'urbanisme	41
	d.	Autres actions	42
	e.	Conclusion	42
2.	Les a	ctions à venir (10 ans)	42
	a.	Une réduction des nuisances sonores inscrite dans le projet urbain	42
	b.	Des orientations d'aménagement qui intègrent le facteur « bruit »	43
	c.	Un nouveau plan de circulation pour le « quartier Sud »	46
	d.	L'élaboration d'une charte « construction durable »	47
В.	IDEI	NTIFICATION DES ACTEURS « BRUIT » DU TERRITOIRE	
1.	Le Dé	épartement de la Seine-Saint-Denis	49
	a.	Les compétences	49
	b.	Le PPBE du CG 93	49
2.	la Rég	gion	50
3.	les se	ervices de l'État	51
4.	Les o	rganisateurs et gestionnaires d'infrastructures	52

C.	DÉF	FINITION DES « ZONES CALMES »	
	a.	Identification des zones faiblement exposées	53
	b.	Le traitement des « zones calme » dans le PPBE du CG 93	54
	c.	Le choix des « zones calmes » de la commune d'Aulnay-sous-Bois	54
	d.	Mesures prévues pour préserver les « zones calmes »	59
D.	ME	SURES DE RÉDUCTION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX NUISANCES SONORI	ES
1.	Actio	ns de suiví et d'évaluation	61
	a.	Créer une cellule de veille sur les nuisances sonores	61
	b.	Réaliser des études qualitatives complémentaires	62
2.	Actio	ns de corrections portant sur l'existant	62
	a.	Réduire l'exposition des bâtiments communaux sensibles	62
	b.	Renforcer la protection acoustique dès la conception des bâtiments	62
	c.	Agir sur le traitement des voies communales	63
	d.	Renforcer le contrôle des véhicules	64
3.	Actio	n de réduction du bruit « à la source »	64
	a.	Développer le critère « acoustique » dans les marchés de fournitures	64
	b.	Renforcer la prise en compte des nuisances sonores dans le PLU	65
	c.	Réduire les nuisances sonores liées au trafic automobile	66
4.	Actio	ns de sensibilisation	68
	a.	Informer et sensibiliser les habitants	68
	b.	Former les services de la Ville à la prise en compte du bruit	68
5.	Actio	ns partenariales	69
	a.	Adhérer à l'association Bruitparif	69
	b.	Mobiliser les partenaires institutionnels	70
6.	Suivi	et évaluation du plan d'actions	71
7.	table	au de synthèse des mesures	72
Ε.	JUS	STIFICATIONS DES MESURES	
		ipes conducteurs	73
		nation de la diminution du nombre de personnes exposées aux nuisances	
۷٠	a.	Rappel des enjeux	
	b.	Des projets sources de réduction de l'exposition au bruit	
	c.	Synthèse et objectifs	
	٠.		

CADRAGE RÈGLEMENTAIRE

LA DIRECTIVE EUROPÉENNE 2002/49/CE

a. Champs d'application

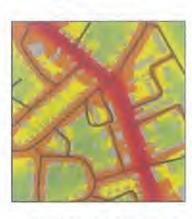


La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 détermine les bases communautaires de la lutte contre le bruit dans l'environnement.

Si celui-ci est défini comme « le son extérieur non désiré ou nuisible résultant d'activités humaines », dans les faits, les sources de bruit ciblées en priorité par la directive sont : les routes, voies ferrées, aéroports et industries.

Ainsi, les bruits des activités domestiques, perçus sur les lieux de travail, à l'intérieur des transports ou résultant d'activités militaires sont exclus du champ d'investigation.

b. Objectifs



Les principaux objectifs de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 sont :

a) de permettre une évaluation harmonisée, dans les États européens, de l'exposition au bruit dans l'environnement, par l'établissement de Cartes de Bruit Stratégiques (CSB).

Des CSB (voir illustration ci-contre) ont été réalisées par la Direction de la Voirie et des Déplacements du Département sur l'ensemble du territoire de la Seine-Saint-Denis en 2007. Déclinées au niveau communal, les CBS indiquent les niveaux sonores moyens et les zones de dépassement de seuil générées par les infrastructures routières et ferroviaires.

L'analyse de ces cartes permet de dresser un premier diagnostic sonore de chaque territoire - identification et hiérarchisation des principaux secteurs à enjeux -, qui pourra-être complété par différentes sources de données, notamment qualitatives.

b) de mettre en œuvre un plan d'actions, un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), dont le but est de réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores dans les « zones critiques » et de préserver les « zones calmes » du territoire

La transposition de la directive européenne en droit français précise la définition du PPBE à l'article L. 572-6 du code de l'environnement. Les PPBE sont des documents qui « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes. »

c. Situation d'Aulnay-sous-Bois au regard du contexte règlementaire

L'article L. 572-9 du code de l'environnement rend obligatoire la réalisation d'un PPBE pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants. La ville d'Aulnay-sous-Bois appartenant à l'agglomération parisienne, celle-ci est donc soumise à cette obligation.

LA RÈGLEMENTATION RELATIVE À L'ÉLABORATION DES PPBE

Europe:

→ Directive 2002/49/CE DU PARLEMENT EUROPEEN ET DU CONSEIL du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

France:

- → Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.
- → Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- → 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 et modifiant le code de l'urbanisme.
- → Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- → Circulaire du 07 juin 2007 : Circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.



PREMIÈRE PARTIE DIAGNOSTIC SONORE DU TERRITOIRE





A. LE CONTEXTE LOCAL

1. LES PRINCIPALES SOURCES DE NUISANCES SONORES

Sur un territoire donné, les principales sources d'émissions sonores sont :

- · les infrastructures routières ;
- les voies ferroviaires ;
- · les aéroports ;
- les installations industrielles.

CITROPA CARONER PARINOR YE PARINOR YE

Source : diagnostic de l'Agenda 21 - Aulnay-sous-Bois

La commune d'Aulnay-Sous-Bois est fortement marquée par les différentes infrastructures de transport terrestres qui la parcourent, au premier rang desquelles:

- l'autoroute A3 qui longe la frontière ouest de la commune du Nord au Sud et l'A104 qui borde la limite communale Nord d'Ouest en Est;
- les ex-RN-2 et RN-370 qui se rejoignent au carrefour Jean Monnet, à l'Est du territoire;
- les routes départementales qui quadrillent le territoire du Nord-Ouest au Sud-Est pour les RD-115 et 40, du Sud-Ouest au Nord-Est pour les RD-44 et 401;
- la ligne SNCF, qui impacte la partie Sud du territoire communal, sur un axe parallèle à l'ex-RN-2, depuis le croisement de l'A3 et de la RD-115 jusqu'à l'ex-RN370 à l'Est.

A ces différentes sources de nuisances, il convient d'ajouter :

- l'exposition au bruit des aéronefs générée par la proximité des aéroports Roissy-Charles de Gaulle et du Bourget;
- la présence de 16 installations classées pour l'environnement¹ (ICPE) soumises à autorisation ou à enregistrement, regroupant les principales activités industrielles et commerciales du territoire.

¹ D'après la base nationale des installations classées.

a. Les axes de transport routier

D'après les comptages réalisés par la DRIA-IF, les autoroutes A3, A1 et A104 sont les voies qui supportent les plus forts trafics sur le territoire; avec respectivement 144 800 veh/jour au niveau de la rue de Roumanie, 89 900 au droit du site PSA et 103 300 au niveau du parc du Sausset.

Les ex-RN-2* et 370 accueillent selon les tronçons, un trafic compris entre 25 000 et 30 000 veh/jour.

Pour ce qui est des routes départementales (RD), le réseau accueille globalement 15 000 veh/jour, mais il présente des pointes à plus de 20 000 veh/jour sur certains tronçons des RD-401, 115 et surtout de la RD-44 (31 122 veh/jour rue Jacques Duclos).

Niveaux de trafic 2010 par voie

Trafic Moven Journalier Annuel (vénicules/lour)

15325 | 625 | (10)*

Tous Vénicules / Poids lourds al comptés (Armée)

Section non comptée

Inférieur à 5 000

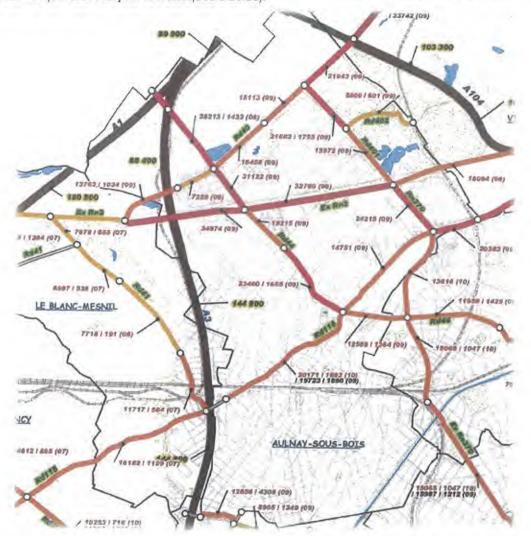
entre 5 000 et 10 000*

entre 10 000 et 20 000*

entre 20 000 et 30 000*

entre 30 000 et 60 000*

supérieur ou égal à 60 000



Source : comptage des véhicules sur route départementales 2010 - CG 93 d'après données de la DRIA-IF

^{*} Les comptages effectués sur l'ex-RN-2 ne tiennent pas compte de la transformation de cette voie en boulevard urbain.

b. Les activités industrielles et commerciales

Liste et cartographie des ICPE - Aulnay-sous-Bois

DALKTA AULNAY 3000 ROSE DES VENTS AES CORIANCE (Chauf GROS SAULE) AES CORIANCE COGENERATION CARON LAFORGUE DLB (AULNAY SS BOIS) **EVA INDUSTRIES** GARONOR FRANCE III (BAT 1 A 21) Aulnay JSBF Aulnay ex PERCIER L'OREAL MA FRANCE **PARINOR - GALERIE COMMERCANTE** PARINOR - HYPERMARCHE CARREFOUR PEUGEOT CITROEN AULNAY SNC. PROLOGIS GARONOR BATIMENT 25 26 Aulnay RCA FRANCE SOPROREAL



Selon la base des Installations Classées Pour l'Environnement (ICPE) du MEDDE, la commune d'Aulnay-sous-Bois accueille 16 établissements de ce type.

Les plus importants d'entre eux sont localisés aux abords de l'ex-RN-2 et à proximité de l'A3, à l'écart des zones habitées. Les sites PSA, Parinor, Carrefour, Prologis, etc., sont situés au Nord de l'ex-RN-2, Soproréal, Eva industrie, etc., au Sud.

D'autres établissements sont disséminés sur le territoire, à proximité d'axes de transports majeurs tels que l'ex-RN-370 (AES) et la ligne SNCF (l'Oréal).

Par ailleurs, il est à noter que la transposition en droit français de la directive européenne a réduit le champ d'application du texte européen vis-à-vis des industries aux seules ICPE soumises à autorisation, dans la mesure où il existe déjà une réglementation spécifique pour les ICPE soumises à déclaration ou à autorisation d'exploiter.

2. LES ZONES DE CONFLITS POTENTIELLES

Sur le territoire d'Aulnay-sous-Bois, la cohabitation au sein d'un même ensemble urbain d'activités industrielles, commerciales et de zones d'habitation est un facteur de nuisance sonore limité.

Le « zoning » qui a présidé à l'organisation de la ville - séparation géographique des fonctions « économiques » de l'habitat -, et la localisation des activités à proximité des grands axes de transports, limitent la perception des nuisances sonores <u>seulement produites</u> par le fonctionnement quotidien des établissements industriels ou commerciaux.

Les principales zones de « conflits » potentielles concernent donc la présence d'infrastructure de transport à fort trafic à proximité des zones « sensibles » telles que :

- · les quartiers résidentiels denses ;
- I'habitat pavillonnaire;
- · les établissements d'enseignement, sanitaire ou médico-sociaux ;
- les parcs et jardins et autres espaces de « ressourcement ».

a. Les secteurs d'habitat denses



Certains des secteurs d'habitats collectifs denses de la ville sont situés à proximité immédiate d'importants axes de transports terrestres, notamment au niveau de :

- l'ex-RN-2, du carrefour de l'Europe au carrefour Jean Monet²;
- l'ex-RN-370, de la voie SNCF au croisement avec la RD-44;
- la RD-44, sur une portion de la rue Jacques Duclos ;
- Ia RD-115, du croisement avec
 Ia RD-44 au carrefour Robert
 Schuman.



² Environ 24 000 Aulnaysiens vivent au nord de l'ex-RN-2.

2. LES ZONES DE CONFLITS POTENTIELLES

Sur le territoire d'Aulnay-sous-Bois, la cohabitation au sein d'un même ensemble urbain d'activités industrielles, commerciales et de zones d'habitation est un facteur de nuisance sonore limité.

Le « zoning » qui a présidé à l'organisation de la ville - séparation géographique des fonctions « économiques » de l'habitat -, et la localisation des activités à proximité des grands axes de transports, limitent la perception des nuisances sonores <u>seulement produites</u> par le fonctionnement quotidien des établissements industriels ou commerciaux.

Les principales zones de « conflits » potentielles concernent donc la présence d'infrastructure de transport à fort trafic à proximité des zones « sensibles » telles que :

- · les quartiers résidentiels denses ;
- · l'habitat pavillonnaire;
- les établissements d'enseignement, sanitaire ou médico-sociaux ;
- les parcs et jardins et autres espaces de « ressourcement ».

a. Les secteurs d'habitat denses



Certains des secteurs d'habitats collectifs denses de la ville sont situés à proximité immédiate d'importants axes de transports terrestres, notamment au niveau de :

- l'ex-RN-2, du carrefour de l'Europe au carrefour Jean Monet²;
- l'ex-RN-370, de la voie SNCF au croisement avec la RD-44;
- la RD-44, sur une portion de la rue Jacques Duclos;
- Ia RD-115, du croisement avec
 Ia RD-44 au carrefour Robert
 Schuman.



² Environ 24 000 Aulnaysiens vivent au nord de l'ex-RN-2.

b. Les autres zones « sensibles »



Les autres zones « sensibles », représentées ci-contre, incluent l'ensemble des espaces résidentiels, des parcs et jardins de la ville et des bâtiments liés à l'enseignement ou à la santé.

Les espaces pavillonnaires situés au Sud-Ouest du territoire sont susceptibles d'être impactées par la présence combinée de l'A3 et de la ligne de chemin de fer.

L'espace résidentiel « central » est quant à lui potentiellement affecté par la présence des RD-44 et RD-115.

Les principaux espaces verts se situent au nord de la ville. Le parc départemental du Sausset est ainsi encadré par l'ex-RN-2, la RD-401 et l'autoroute A104, trois sources de nuisances sonores importantes.

Les bâtiments sensibles (signalés en gris sur la carte) sont disséminés sur l'ensemble du territoire. Ils sont, pour la plupart, situés en retrait des principaux axes de transport.

Source : fond de carte, serveur cartographique Bruitparif

Synthèse des zones de conflit potentielles

		Avec les secteurs d'habitat denses		Avec les autres zones « sensibles »
	>	ex-RN2, du carrefour de l'Europe au carrefour Jean Monet;	>	le secteur pavillonnaire Sud-Ouest par la présence combinée de l'A3 et
ones de conflit potentielles	→	ex-N370, de la voie SNCF au croisement avec		du chemin de fer ;
ones de comme potentienes	y all	la RD-44 ;	•	l'espace résidentiel « central » par la
	->	RD-44, secteur de la rue Jacques Duclos ;		présence des RD-44 et RD-115 ;
	->	RD-115, du croisement avec la RD-44 au carrefour Robert Schuman.	>	le parc départemental du Sausset, ex-RN-2, RD 401 et A104.

B. ANALYSE DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES

1. GRILLE DE LECTURE DES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUE

Le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis, en application de la directive européenne 2002/49/CE sur l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, a élaboré la Carte de Bruit Stratégique (CBS) de l'ensemble des communes du département.

Cette cartographie présente les niveaux d'exposition aux bruits générés par les trafics routiers et ferroviaires. Sur la base des données collectées en 2007, elles révèlent ainsi, pour chaque axe de transport, les niveaux de gêne sonores moyens et les dépassements de seuil.

L'analyse de ces CBS permet de dresser un diagnostic sonore du territoire, et notamment ;

- d'obtenir une vision globale, à un instant donné, de l'impact sonore des différentes infrastructures de transports terrestres;
- d'identifier les secteurs les plus exposés et de hiérarchiser les enjeux sur la base d'éléments quantitatifs.

a. Périmètre des CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois

La cartographie réalisée par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis pour le compte de la ville d'Aulnay-sous-Bois présente les niveaux sonores générés par les infrastructures de transports routières et ferroviaires du territoire. L'ensemble de ces cartes sont reproduites dans les annexes.

Les nuisances potentielles générées par les aéroports et les sites industriels font l'objet de documents complémentaires, relevant d'analyses complémentaires ou plus ponctuelles. En accord avec les objectifs de la directive européenne 2002/49/CE, les bruits à caractère fluctuant ne sont pas renseignés, ainsi que ceux résultant des activités domestiques et de voisinage.

b. Lecture des CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois

Les CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois prennent la forme d'un ensemble de cartes dont la lecture permet d'identifier le niveau d'exposition sonore de tel ou tel secteur de la ville, sur la base de courbes d'isophones allant de 5 en 5 décibels.

L'exposition sonore est mesurée selon deux indicateurs réglementaires :

- le « Ln » (Level night), qui renseigne un niveau sonore moyen pour la période de nuit,
 22 h 6h :
- le « Lden » (Level day-evening-night), qui indique un niveau sonore moyen sur l'ensemble des 24 heures de la journée (le mode de calcul de cet indicateur est détaillé en page suivante).

Pour chacun de ces indicateurs, les niveaux sonores sont évalués en décibels « pondérés A », dB(A), et moyennés sur une année de référence, 2007 en l'occurrence.

Cette cartographie permet in fine, par recoupement avec la base de données ILOTS 15® de l'IGN, de chiffrer l'exposition sonore des populations par tranche, comme d'identifier le

nombre des habitants soumis à des niveaux de bruit dépassant les valeurs réglementaires qui sont mentionnées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites d'exposition sonore, extrait de l'arrêté du 4 avril 2006

Indicateurs	Aérodromes	Route et/ou LGV	Voie ferrée	Industries
Lden	55 dB(A)	68 dB(A)	73 dB(A)	71 dB(A)
Ln	a series per program a series de la composición de la composición de la composición de la composición de la co	62 dB(A)	65 dB(A)	60 dB(A)

Source : Bruitparif

Afin d'éclairer les valeurs précédentes, une échelle du bruit est présentée ci-dessous. À titre de point de repère, et selon la réglementation « bruit au travail », le seuil de danger est fixé à 85 dB(A). Lorsqu'un salarié est exposé à un niveau de 85 dB(A) sur une période de 8h, le port de protections auditives est obligatoire. On repère une exposition à 85 dB(A) et plus :

- lorsque il est nécessaire de de crier pour avoir une conversation avec une personne proche;
- si vos voisins entendent distinctement le son de votre baladeur dans les transports en commun;
- si l'on peut entendre de l'extérieur le son de votre autoradio toute fenêtre fermée.

Échelle du bruit



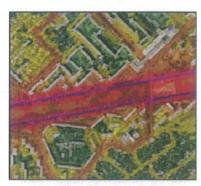
MODE DE CALCUL DE l'INDICATEUR LDEN

Le Lden : est le niveau sonore moyen de la journée auquel est ajoutée une pondération de 5 dB(A) pour la période du soir (18h-22h) et de 10 dB(A) pour la période de nuit (22h-6h). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour.

La journée est ainsi découpée en trois périodes :

- la période du jour s'étend de 6 heures à 18 heures,
- la période de soirée s'étend de 18 heures à 22 heures ; à même niveau de bruit, la gêne y est considérée comme trois fois supérieure à celle occasionnée dans la période 6h -18h,
- la période de nuit s'étend de 22 heures à 6 heures ; à même niveau de bruit, la gêne y est considérée comme dix fois supérieure à celle occasionnée dans la période 6h -18h.

c. Représentation cartographique



Cartographie des niveaux sonores

Les niveaux d'exposition sonore sont représentés par tranche de 5 dB(A), sous forme d'isophones (zones colorées). Les zones les plus bruyantes apparaissent en violet alors que la couleur verte fait ressortir les secteurs les plus calmes du territoire.



Cartographie des dépassements de seuil

Les cartes de dépassement de seuil montrent, par une couleur unique, les zones du territoire où les seuils réglementaires, fixés par l'arrêté du 4 avril 2006, sont dépassés.

2. OBJECTIFS DE L'ANALYSE DES CBS

L'analyse de la CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois doit permettre d'identifier :

- les sources de bruit prépondérantes (route, fer, industrie et aéronef), ainsi que leurs impacts en termes d'exposition des populations (localisation, nombre de riverains exposés, présence de bâtiments sensibles, etc.) :
- les zones à enjeux du territoire, soit les secteurs exposés à plusieurs sources de nuisances où soumis à un dépassement des valeurs-seuils (localisation, nombre de personnes exposées et de bâtiments affectés).

À partir de ces éléments, il sera alors possible de proposer des mesures de prévention du bruit dans l'environnement et de déterminer les zones « calmes » du territoire, en tenant compte des marges de manœuvre de la collectivité, autrement dit, de ses besoins en termes de partenariat, tout particulièrement avec les différents gestionnaires des infrastructures de transport les plus « impactantes ».

3. L'ANALYSE DU CG 93

Une première analyse des CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois a été réalisée par le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis. Elle comprend une première identification des infrastructures à enjeux, ainsi qu'une estimation du nombre de personnes et des bâtis sensibles exposées à des niveaux de bruit excessifs, par la route et le fer. Les conclusions de cette analyse sont retranscrites ci-après.

a. Identification des infrastructures à enjeux en période nocturne

L'analyse des cartes Ln (nuit) révèle que les deux autoroutes constituent les infrastructures les plus bruyantes en période nocturne. Toutefois, celles-ci n'impactent a priori que des zones industrielles, à l'exception des espaces situés entre le carrefour de l'A3 et de la RD-115.

En revanche, les ex-RN et les voies départementales élèvent sensiblement le bruit en façade des habitations, notamment pour la RD-44 et la RD-115 (rue d'Aulnay, rue de Mitry, rue J. Princet et rue J. Charcot) où certaines façades risquent d'être déclarées Point Noir Bruit³ (PNB) nocturne en exposition routière, c'est-à-dire exposées à un niveau supérieur à 62 dB(A) en Ln.

Les voies ferrées qui longent l'A3 se font discrètes en période nocturne. Elles sont sensiblement plus bruyantes sur l'axe Est-Ouest, en particulier à l'Est de la gare RER, où plusieurs façades sont exposées à des niveaux de bruit importants. Pour rappel, un Point Noir Bruit nocturne en exposition ferroviaire correspond à une exposition supérieure à 65 dB(A) en Ln.

Les cartes de dépassement de seuil sur les valeurs Ln, pour la route et le fer, sont présentées ci-après (nb : l'ensemble de ces cartes sont reproduites en grand format dans les annexes).

Zone de dépassement du seuil routier Ln >62dB(A)



Zone de dépassement du seuil ferroviaire Ln >65dB(A)



Source : Source : CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

³ PNB : bâtiments exposés à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites.

Isophone route et fer valeur Ln



Source : Source : CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

Principales zones de dépassement de seuil en Ln, par axe

A3: au Sud-Ouest, au droit de la rue Séverine, jusqu'au croisement avec la RD-115 et la voie ferrée; vers le Nord-Ouest depuis le secteur de la rue de Roumanie, au croisement avec l'ex-RN-2 jusqu'à l'A1.

A1 : les nuisances observées du fait de cette voie se concentrent à l'extrême Nord du territoire, au niveau du site PSA.

Ex-RN-2: à l'exception de la rue Paul Cézanne, des dépassements de seuil sont observés sur l'ensemble de la voie, notamment au niveau du croisement avec la RD-44.

Ex-RN-370 : dépassements de seuil au droit des boulevards George Braque et Kennedy.

RD-115: des dépassements de seuil affectent l'ensemble du tracé, notamment à proximité de l'A3 au Sud-Ouest (rue Charles de Gaulle jusqu'à la ligne SNCF) et sur la route de Mitry.

RD-40: depuis le carrefour Louis Armand, des valeurs supérieures aux limites sont observées sur l'ensemble du tracé.

RD-401 : l'ensemble de la rue Raoul Dufy présente des dépassements de seuil.

RD-44: des niveaux supérieurs aux valeurs limites sont observés sur l'ensemble du tracé, avec une intensité supérieure au niveau de la rue Jacques Duclos.

Voies SNCF : l'ensemble de la ligne présente des dépassements de seuil, les surfaces impactées étant plus importantes à l'Est de la gare.

Voie ferrée « zone industrielle » : quelques des dépassements de seuil sont mesurés à l'Ouest de l'A3, de part et d'autre de l'ex-RN-2.

b. Identification des infrastructures à enjeux en période globale

L'étude des cartes d'exposition globale Lden (jour, soir, nuit) met en cause les mêmes infrastructures routières. Si l'impact des autoroutes demeure sensiblement identique, en revanche, les nuisances sonores générées par le réseau « secondaire » est grandissant.

Le trafic sur l'ex RN-2, mais également la RD-115 et la RD-44 affecte des barres d'habitations denses pour l'ex-RN-2, et de très nombreuses habitations individuelles pour ce qui est les deux autres voies. Sur ces itinéraires, d'après la CBS, il y a priori des sites Point Noir Bruit diurne (supérieur à 68 dB(A) en Lden), qui devraient entraîner des mesures de prévention et /ou de rattrapage. Les voies ferrées appellent les mêmes commentaires de jour que de nuit.

Zone de dépassement du seuil routier Lden >68dB(A)



Zone de dépassement du seuil ferroviaire Lden >73dB(A)



Source : CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois — CG93

Isophone route et fer valeur Lden



Source: CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

Principales zones de dépassement de seuil Lden, par axe

A3: par rapport aux mesures nocturnes (Ln), les surfaces impactées par des dépassements de seuil sont accentuées dans la partie Sud-Ouest du territoire, au droit de la rue Séverine, jusqu'au croisement avec la RD-115 et la voie ferrée et au niveau du secteur de la rue de Roumanie.

A1 : les nuisances observées du fait de cette voie restent circonscrites à l'extrême Nord du territoire, au niveau du site PSA.

Ex-RN-2: mesurées en Lden, les surfaces soumises à des dépassements de seuils augmentent de manière significative pour cette voie, incluant à présent l'ensemble du tracé, tout en étant particulièrement marquées au droit de la rue Paul Cézanne et du boulevard Marc Chagall.

Ex-RN-370: par rapport aux mesures effectuées en Ln, les surfaces soumises à des dépassements de seuil augmentent au droit des boulevards Kennedy, mais surtout George Braque entre les carrefours de l'Europe et Louis Armand.

RD-115: peu de changements notables par rapport aux mesures effectuées en Ln sur cette voie, l'indicateur Lden intensifiant modérément les surfaces en dépassement pour l'ensemble du tracé, à l'exception de la route de Mitry ou les surfaces concernées sont significativement plus importantes.

RD-40: en Lden, l'ensemble du tracé est concerné par des dépassements de seuils, le boulevard André Citroën présentant d'importantes surfaces soumises à des niveaux sonores supérieurs aux valeurs règlementaires.

RD-401: à l'image de l'ensemble du réseau routier départemental, les mesures effectuées en Lden conduisent à un accroissement des dépassements de seuils, relativement modéré et le plus souvent homogène sur l'ensemble du tracé.

RD-44: en Lden, les surfaces soumises à des valeurs supérieures aux limites augmentent de manière significative au niveau de la rue Jacques Duclos

Voies SNCF: mesurées en exposition globale, les surfaces soumises à des dépassements de seuil diminuent significativement par rapport à l'indicateur Ln, notamment à l'Est de la gare, où s'ajoutent les nuisances du T4.

Voie ferrée « zone industrielle » : selon l'indicateur Lden, des dépassements de seuil résiduels persistent à l'Ouest de l'A3, au Sud de l'ex-RN-2.

c. Synthèse des infrastructures à enjeux

Voies	Tronçon ou secteur à enjeux	Lden	Ln	
A3	Secteurs pavillonnaires situés dans le périmètre rue Séverine, RD-115 et voie ferrée. Secteurs résidentiels des rues de Roumanie, Pologne, etc., jusqu'aux croisements avec l'ex-RN-2 et l'A1.	++	++	
A1	Zone industrielle PSA Aulnay.	-	-	
Ex-RN-2	Secteur des carrefours Jean Monnet et de l'Europe. Zone d'habitat dense du boulevard Marc Chagall et de la rue Paul Cézanne.	+++	++	
Ex-RN-370	x-RN-370 Secteurs d'habitat bordant l'avenue Suzanne Lenglen.			
RD-115	Secteurs pavillonnaires situés à proximité des rues Charles de Gaulle et Jean Charcot. Secteurs d'habitat bordant la route de Mitry et le carrefour Robert Schuman.	. +++	++	
RD-40	Parc départemental du Sausset, en bordure du boulevard André Citroën.	+	+	
RD-401	Habitats collectifs et parc départemental du Sausset situés en bordure de l'avenue Raoul Dufy.	++	+	
RD-44	Habitats situés en façade de la rue Jacques Duclos.	; : ++	+++	
RER B	RER B Quartiers Est du secteur de la gare RER.			

4. <u>ESTIMATION DES NIVEAUX D'EXPOSITION AU BRUIT DES INFRASTRUCTURES TERRESTRES</u>

Le Conseil Général de la Seine-Saint-Denis a estimé, à partir des CBS, les populations et des bâtiments sensibles exposés au bruit des infrastructures routières et ferroviaires, par tranche de niveau sonore.

Afin d'appréhender la lecture des tableaux suivant, rappelons :

- qu'il est généralement admis qu'un environnement sonore moyen à moins de 65 dB(A) en Lden et de 55 dB(A) en Ln peut être considéré comme <u>relativement</u> acceptable en milieu urbain;
- que les valeurs limites définies par l'arrêté du 4 avril 2006 sont de <u>68 dB(A)</u> en Lden pour la route et de <u>73 dB(A)</u> pour le fer ; de <u>62 dB(A)</u> en Ln pour la route et de <u>65 dB(A)</u> pour le fer.

En outre, il convient de préciser que la méthode de calcul employée maximise amplement le décompte, de sorte que la population réellement exposée doit vraisemblablement être plus proche de la moitié des valeurs mentionnées.

a. Qualité globale de l'environnement sonore au regard du bruit routier

Tableau de synthèse des niveaux d'exposition au bruit routier

		Route	THE STATE OF			
des (dD(A))	Population exposée	Nombre de	Batis se	Batis sensibles		
Lden (dB(A))	(à 100 près)	Batiments	Santé	Enseignement		
[55;60[14500	1650	3	36		
[60;65[16600	1407	1	34		
[65;70[12100	380	1	10		
[70;75[1800	129	0	3		
>75	400	16	0	0		
La (dD(A))	Population exposée	Nombre de	Batis se	ensibles		
Ln (dB(A))	(à 100 près)	Batiments	Santé	Enseignement		
[50;55[16800	1459	2	32		
[55;60[16400	721	2	19		
[60;65[2900	182	0	6		
[65;70[700	39	0	0		
>70	0	1	0	0		

Source: CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

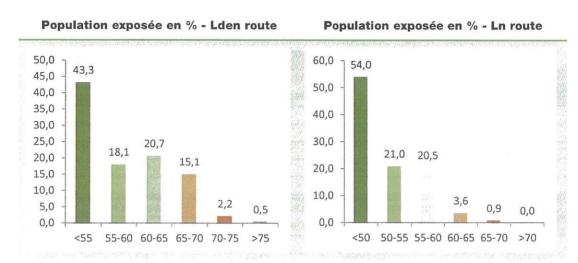
Population recensée en 1999 : 80 021 hab - Données population : déterminées à partir de la base de données ILOTS 15® de l'IGN.

Données bâtis sensibles : déterminées à partir la couche SURFACE_ACTIVITE.SHP de la BD TOPO© de l'IGN. « Harmonisé au niveau européen, le décompte des populations touchées par le bruit demande d'affecter la population d'un bâtiment considéré au niveau de bruit le plus élevé constaté à une hauteur de 4m en façade de bâtiment » [guide CERTU "comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération-Mettre en œuvre la directive 2002/49/CE" p99].

Concernant le bâti dit « sensibles », 14 bâtiments sont concernés par des niveaux sonores moyens supérieurs au seuil d'acceptabilité de 65 dB(A) en Lden (1 de santé et 13 d'enseignement). En période nocturne, 27 bâtiments connaissent une exposition supérieure au seuil d'acceptabilité de 55 dB (A) en Ln (2 de santé et 25 d'enseignement).

Au niveau de l'exposition des populations, les estimations ont été opérées sur la base de la population communale recensée en 1999, soit 80 021 habitants.

Selon l'indicateur d'exposition globale Lden, 17,8 % de la population est exposé à un environnement sonore supérieur au seuil d'acceptabilité de 65 dB(A), ce qui représente 14 300 habitants en situation de gêne sonore potentielle. Une proportion qui croît en période nocturne, puisque 25 % de la population - 20 000 habitants - est concerné par des niveaux sonores supérieurs au seuil d'acceptabilité moyen de 55 dB(A).



Source : d'après CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

Au regard des niveaux d'exposition constatés, les principaux enjeux en matière d'amélioration de la qualité de l'environnement sonore concernent :

- c) la réduction du bruit routier en période nocturne ;
- d) la diminution de l'exposition au bruit routier des bâtiments d'enseignement en période diurne, des bâtiments « santé » en période nocturne.

Synthèse des enjeux relatifs à la qualité de l'environnement sonore - route

	Lden	Ln
Bâtiment « enseignement »	444	and the second of the second o
Bâtiment « santé »	+	++
Population	+++	and the second s

b. Qualité globale de l'environnement sonore au regard du bruit ferroviaire

Tableau de synthèse des niveaux d'exposition au bruit ferroviaire

		Rail				
Lden (dB(A))	Population exposée	Nombre de	Batis se	Batis sensibles		
Luen (ub(A))	(à 100 près)	Batiments	Santé	Enseignement		
[55;60[5800	1007	1	11		
[60;65[2900	454	0	5		
[65;70[1300	211	2	1		
[70;75[800	145	0	0		
>75	700	111	0	0		
Ln (dB(A))	Population exposée	Nombre de	Batis se	nsibles		
LII (GB(A))	(à 100 près)	Batiments	Santé	Enseignement		
[50;55[5500	882	1	13		
[55;60[2300	389	0	2		
[60;65[1200	192	2	1		
[65;70[800	133	0	0		
>70	400	88	0	0		

Source: Source: CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

Population recensée en 1999 : 80 021 hab - Données population : déterminées à partir de la base de données ILOTS 15® de l'IGN. Données bâtis sensibles : déterminées à partir la couche SURFACE_ACTIVITE.SHP de la BD TOPO© de l'IGN.

Concernant le bâti dit « sensibles », 3 bâtiments sont concernés par des niveaux sonores moyens supérieurs au seuil d'acceptabilité moyen de 65 dB(A) en Lden (2 de santé et 1 d'enseignement). La nuit, 2 bâtiments connaissent une exposition supérieure au seuil d'acceptabilité de 55 dB (A) en Ln (2 d'enseignement).

Selon l'indicateur Lden, 3,5 % de la population est exposé à un environnement sonore supérieur au seuil d'acceptabilité de 65 dB(A), soit 2 800 habitants en situation de gêne sonore potentielle. Cette gêne s'accroit en période nocturne, puisque 5,9 % de la population - 4700 habitants - est concerné par des niveaux sonores supérieurs à 55 dB(A).

Population exposée en % - Ln fer Population exposée en % - Lden fer 85,6 100,0 90,0 87.3 80,0 80.0 70,0 60,0 60.0 50,0 40,0 40,0 30,0 20,0 20,0 3,6 10,0 29 1,6 1,0 0,9 1,0 0,5 0,0 0,0 <55 55-60 60-65 65-70 70-75 50-55 55-60 60-65 65-70

Source : d'après CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois - CG93

Au regard des niveaux d'exposition constatés, les principaux enjeux en matière d'amélioration de la qualité de l'environnement sonore concernent :

- e) la réduction du bruit ferroviaire en période nocturne ;
- f) à un degré moindre, la diminution de l'exposition au bruit du bâti sensible en période diurne.

Synthèse des enjeux relatifs à la qualité de l'environnement sonore - fer

	Lden	Ln
Bâtiment « enseignement »	+	w
Bâtiment « santé »	+	-
Population	+	+++

c. Populations et bâtis sensibles exposés à des dépassements de seull

Les seuils d'acceptabilité présentés précédemment - 65 dB(A) en Lden et 55 dB(A) - précisent un niveau de confort généralement admis en milieu urbain et ne revêtent aucune valeur règlementaire.

L'analyse des populations et des bâtis sensibles doit donc intégrer les valeurs limites définies par l'arrêté du 4 avril 2006, en application de la directive européenne 2002/49/CE.

Pour rappel, les valeurs limites à ne pas dépasser sont de :

- 68 dB(A) en Lden pour la route, 73 dB(A) pour le fer et 55 dB(A) pour l'avion;
- 62 dB(A) en Ln pour la route, 65 dB(A) pour le fer et 55 dB(A) pour l'avion.

Population exposée à des dépassements de seuils en période globale (Lden)

Niveau d'exposition	Population exposée	Population totale	Population exposée en %	Nb de bâtis sensibles
Route > 68dB(A)	7 040	80021	8,80	entre 3 et 14
Fer > 73dB(A)	1020	80021	1,27	0
Avion > 55dB(A)	0	80021	0	0

Source : d'après CBS du CG 93 et données aéronef de Bruitparif

D'après l'analyse des niveaux d'exposition Lden (jour, soir, nuit), il ressort :

- pour la route: 8,8% de la population est concernée par des dépassements de seuil; le nombre des bâtiments sensibles affectés par des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites est compris dans une fourchette entre 3 et 14 (dont un seul bâti « santé » au maximum);
- <u>pour le fer</u>: 1,27 % de la population est concernée par des dépassements de seuil; aucun bâtiments sensibles n'est affecté par des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites.
- pour l'avion : aucun dépassement de seuil n'est identifié en période globale.

Niveau d'exposition nocturne (Ln)

Niveau d'exposition	Population exposée	Population totale	Population exposée en %	Nb de bâtis sensibles
Route > 62dB(A)	2440	80021	3,05	entre 0 et 6
Fer > 65dB(A)	1200	80021	1,50	0
Avion > 55dB(A)	0	80021		0

Source : d'après CBS du CG 93 et données aéronef de Bruitparif

L'analyse des niveaux d'exposition Ln (nuit) fait apparaître :

- <u>pour la route</u>: 3,05 % de la population est concernée par des dépassements de seuil; le nombre des bâtiments sensibles affectés par des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites est compris dans une fourchette entre 0 et 6 (enseignement uniquement);
- <u>pour le fer</u> : 1,5 % de la population est concernée par des dépassements de seuil ; aucun bâtiments sensibles n'est affecté par des niveaux sonores supérieurs aux valeurs limites.
- pour l'avion : aucun dépassement de seuil n'est identifié en période nocturne.

Synthèse des enjeux relatifs aux dépassements de seuil

	Route		F	er
	Lden	Ln	Lden	Ln
Bâtiment « enseignement »	+++	-	+	++
Bâtiment « santé »	•	-	-	•
Population	++++	+++	+	+++

5. SYNTHÈSE DE L'ANALYSE DES CBS D'AULNAY-SOUS-BOIS

Sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, le bruit généré par les infrastructures routières est responsable des principales nuisances sonores, en matière de populations et de bâtis « sensibles » exposées à un environnement sonore médiocre ou à des dépassements de seuil.

Le bruit routier est ainsi responsable de la dégradation de l'environnement sonore pour près de 25 % de la population en période nocturne. En période d'analyse globale (indicateur Lden), l'environnement sonore est médiocre pour 17,8 % des habitants, 8,8 % d'entre eux étant concernés par des dépassements de seuil.

Les infrastructures responsables sont principalement les ex-RN et les routes départementales, notamment les RD-115 et 44, même si l'impact de l'A3 sur les secteurs pavillonnaires du sud-ouest du territoire n'est pas négligeable.

Concernant les infrastructures ferroviaires, les nuisances sonores sont concentrées autour de la ligne du RER B, avec notamment 1,5 % de la population concernée par des dépassements de seuil en période nocturne.

À ce stade de l'analyse, de premiers enjeux émergent :

- de manière globale, il convient d'améliorer la qualité de l'environnement sonore de la ville d'Aulnay-sous-Bois, en réduisant les impacts sonore des infrastructures routières, en période diurne et nocturne, en agissant en priorité sur les principaux secteurs soumis à des dépassements de seuil :
 - rue Charles de Gaulle et rue Jean Charcot (RD-115);
 - rues Jacques Duclos et route de Mitry (RD-44);
 - avenue Suzanne Lenglen (ex-RN-370);
 - avenue Raoul Dufy (RD-401);
 - boulevard Marc Chagall et rue Paul Cézanne (ex-RN-24);
- de manière plus ponctuelle, il s'agit de veiller, dans les aménagements futurs et dans la rénovation ou la réhabilitation de l'existant, à l'isolation acoustique :
 - des secteurs pavillonnaires situés à proximité de l'A3 ;
 - des secteurs d'habitat jouxtant le quartier de la gare, notamment à l'Est ;
 - des bâtiments d'enseignement du territoire situés à proximité des infrastructures routières à enjeux.

Cette première analyse des CBS d'Aulnay-sous-Bois a permis de dégager les grandes lignes du « paysage sonore » de la ville. Elle permet d'ores et déjà d'identifier un certain nombre des actions qui seront à mener afin de réduire l'exposition des populations aux nuisances sonores.

Toutefois, il est indispensable de noter que les CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois ont été <u>réalisées fin 2007</u>. Depuis lors, la Ville a développé les transports doux, a veillé à mieux sécuriser les déplacements - notamment en limitant la vitesse des véhicules -, ce qui a participé à améliorer l'ambiance sonore du territoire. En outre, la transformation de l'ex-RN-2 en boulevard urbain, dans le cadre du PRU, a conduit à une réduction des nuisances de cette voie, de l'ordre de 3 à 5db(A).

L'analyse des CBS mérite donc d'être précisée par les données disponibles auprès des différents acteurs « bruit » du territoire. Ces éléments complémentaires – à la fois quantitatifs et qualitatifs -, permettront d'affiner le diagnostic sonore du territoire afin d'élaborer un plan d'action précis et opératoire.

⁴ La transformation de l'ex-RN-2 en boulevard urbain n'a pas a été prise en compte dans les CBS. On estime qu'elle a conduit à une réduction des nuisances de cette voie de l'ordre de 3 à 5db(A).

C. ÉLÉMENTS D'ANALYSE COMPLÉMENTAIRES

1. LE DIAGNOSTIC DU PPBE RÉALISÉ PAR LE CG 93

a. Les dépassements de seuil liés au réseau routier départemental

Dans le cadre de l'élaboration de son propre PPBE, le CG 93 a estimé le nombre des riverains exposés à des dépassements de seuil d'exposition sonore, aux abords des rues départementales à plus de 3 millions de véhicules / an.

Si l'on compare ces chiffres à ceux des CBS d'Aulnay-sous-Bois précédemment analysés, on observe que les RD à plus de 3 millions de véhicules par an sont responsables de :

- 74,5% des dépassements de seuils en Lden pour la route ;
- 53,5% des dépassements de seuils en Ln pour la route.

Dépassement de seuil Lden et Ln pour la route

Dépassement de seuil	Population exposée	Population totale	Population exposée en %
Ensemble des routes - Lden> 68dB(A)	7 040	80021	8,80
RD >3 millions veh/an - Lden >68dB(A)	5245	80021	6,55
Ensemble des routes - Ln > 62dB(A)	2800	80021	3,50
RD >3 millions veh/an - Ln> 65dB(A)	1498	80021	1.87

Source : carte départementale du bruit et CSB 93 pour Aulnay-sous-Bois

Les chiffres du Département viennent donc confirmer que les infrastructures routières responsables des nuisances sonces sont essentiellement les ex-RN et les routes départementales. Un phénomène particulièrement marqué selon l'indicateur d'exposition globale (Lden), puisque ces infrastructures représentent les ¾ des dépassements de seuil dus à la route. En période nocturne, l'impact de l'A3 sur les secteurs pavillonnaires du sudouest du territoire ramène cette même proportion autour des 50 %.

b. Un secteur d'Intervention « prioritaire »

Secteur prioritaire Duclos - chemin des moulins



Outre l'estimation de nombre des riverains soumis à des dépassements de seuil aux abords des grandes voies départementales, le PPBE du CG 93 a identifié 10 secteurs prioritaires, du fait de leurs densités de peuplement et de leur surexposition, notamment nocturne, au bruit routier.

La ville d'Aulnay-sous-Bois accueille un secteur prioritaire, le long de la RD-44, au droit de l'avenue Jacques Duclos et du chemin du moulin de la ville. Dans ce secteur, environ 800 habitants sont concernés par de fortes nuisances sonores, un chiffre qui est estimé à partir de la carte de bruit du département.

Enfin, concernant les équipements accueillant un public sensible, exposés en journée aux abords du réseau routier départemental, il est à noter qu'aucun collège, crèches et PMI n'est surexposé sur le territoire d'Aulnay-sous-Bois.

2. LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES ROUTIERS

Le Département de la Seine-Saint-Denis a réalisé en août 2009 une cartographie de bruit stratégique pour l'ensemble des voies routières et autoroutières relevant de la compétence de l'État, dont le trafic est supérieur à 6 000 000 veh/an.

Le périmètre de l'analyse inclus, pour le territoire d'Aulnay-sous-Bois :

- le réseau non national : RD-115, RD-40, RD-410, RD-44, Ex RN2, Ex RN370 ;
- le réseau national : A3 et A104.

a. Les dépassements de seuil en période d'exposition globale

Estimation du nombre d'habitants par classe de niveau (période Lden)

Lden route	Compétence de l'État, trafic > 6 millions veh/an	CBS Aulnay-sous-Bois	
55-60	11641	14500	
60-65	9359	16600	
65-70	4602	12100	
70-75	1960	1800	
>75	203	400	
Total	27765	45400	

Cartes de bruit du CG 93 - Voies routières et autoroutières relevant de la compétence de l'État dont le trafic est supérieur à 6 000 000 veh/an

Si l'on compare ces chiffres à ceux des CBS d'Aulnay-sous-Bois précédemment analysées, Sur Aulnay-sous-Bois, les voies routières et autoroutières dont le trafic est supérieur à 6 000 000 veh/an exposent près de 8,45 % de la population à des niveaux supérieurs au seuil d'acceptabilité fixé à 65 dB(A) en Lden. Selon les CBS de la ville, ils sont 17,8 % au total.

De plus, on observe que les voies à plus de 6 millions de véhicules par an sont responsables de 53,1 % des dépassements de seuils en Lden, 68dB(A), pour la route (3741/7040*100).

Par ailleurs, faute de données précises au niveau communal, on notera que sur l'ensemble du département :

- réseau non national : l'ex-RN2 est responsable de l'exposition de 5 200 habitants à des dépassements de seuil Lden, la RD-D115 de celle de 4 000 habitants, 2 200 pour la RD 44, 1 900 pour la RD-401, de 1 600 pour l'ex RN-370 et de 0 pour la RD-40;
- réseau national : 12 500 pour l'A3 et 100 pour l'A104.

b. Les dépassements de seuil en période nocturne

Estimation du nombre d'habitants par classe de niveau (période Ln)

Ln route	compétence de l'État, trafic > 6 millions veh/an.	CSB Aulnay-sous-Bois	
50-55	9937	16800	
55-60	4697	16400	
60-65	1966	2900	
65-70	189	700	
>70	14	0	
Total	16803	36800	

Cartes de bruit du CG 93 - Voies routières et autoroutières relevant de la compétence de l'État dont le trafic est supérieur à 6 000 000 veh/an

Si l'on compare ces chiffres à ceux des CBS précédemment analysés, sur Aulnay-sous-Bois, les voies routières et autoroutières dont le trafic est supérieur à 6 000 000 veh/an exposent près de 8,6 % de la population à des niveaux supérieurs au seuil d'acceptabilité fixé à 55 dB(A) en Ln. Selon les CBS, ils sont 25 % au total.

En outre, les voies à plus de 6 millions de véhicules par an sont responsables de 61,8 % des dépassements de seuils en Ln, 62dB(A), pour la route (1507 / 2440 *100j)

Par ailleurs, faute de données précises au niveau communal, on notera que sur l'ensemble du département :

- pour le réseau non national, que l'ex-RN2 est responsable de l'exposition de 1 500 habitants à des dépassements de seuil Ln, la RD-115 de 900, la RD-44 de 800, l'ex RN-370 de 100, les RD-40 et RD-401 de 0;
- pour le réseau national, l'A3 de 6100 habitants et l'A104 de 0.

c. Résultats des mesures de Bruitparif sur l'A3



En 2007, Bruitparif, l'observatoire du bruit en lle de France, a conduit des mesures du bruit dans l'environnement sur la commune d'Aulnay-sous-Bois, au droit de la rue Eugène Varlin, à proximité de l'A3. L'objectif de cette étude était d'évaluer l'impact sonore de l'autoroute sur les secteurs pavillonnaires qui la borde.

Il en ressort que les niveaux mesurés sont légèrement supérieurs aux valeurs limites pour l'indicateur Lden (69 dB(a) contre 68), mais très légèrement inférieurs pour l'indicateur Ln (61,2dB(A) contre 62). En outre, l'exposition sonore est relativement continue, les niveaux les plus forts étant observés entre 5h et 23h, avec un maximum d'intensité entre 16h et 17h.

d. Synthèse

L'analyse des CBS de la ville avait permis d'identifier les principaux secteurs soumis à des dépassements de seuil, ainsi que les voies responsables, sans toutefois intégrer la transformation de l'ex-RN-2 en boulevard urbain.

Les éléments complémentaires apportés par le PPBE du CG 93 permettent de préciser l'analyse, et notamment d'identifier les RD- 115 et RD-44 comme étant des infrastructures à enjeux prioritaires.

3. <u>LES CARTES DE BRUIT STRATÉGIQUES DES GRANDS AXES</u> FERROVIAIRES

Le Département de la Seine-Saint-Denis a réalisé en novembre 2008 une cartographie de bruit stratégique pour l'ensemble des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages de convois par an sur le département. La ville d'Aulnay est concernée au titre du réseau ferré dit « conventionnel » (RER B).

a. Les dépassements de seuil en période d'exposition globale

Estimation du nombre d'habitants par classe de niveau (Lden)

Lden	Voies ferrées trafic > 60 000 circulations/an	CBS Aulnay	
55-60	5697	5800	
60-55	2944	2900	
65-70	1335	1300	
70-75	878	800	
>75	612	700	
Total	11466	11500	

Cartes de bruit du CG 93 - Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 60 000 circulations/an.

Selon l'indicateur Lden, les données de la cartographie de bruit stratégique des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages recoupent celles issus des CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois. Seul 1% de la population dépassement de seuil (830 habitants>73 dB(A) en Lden), contre 1,27% CBS, aucun bâtiment d'enseignement ou de santé n'est concerné.

b. Les dépassements de seuil en période nocturne

Estimation du nombre d'habitants et par classe de niveau (Ln)

Ln	Voies ferrées > 60 000 circulations/an	CBS Aulnay	
50-55	3789	5500	
55-60	1876	2300	
60-65	1257	1200	
65-70	659	800	
>70	455	400	
Total	8036	10200	

Cartes de bruit du CG 93 - Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 60 000 circulations/an,

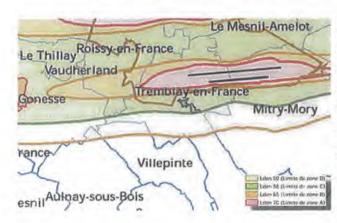
Au regard de l'indicateur Ln, 1114 habitants sont potentiellement affectés par des dépassements de seuil, un chiffre tout à fait comparable à celui des CBS (1200). En conclusion, l'essentiel des nuisances liées aux infrastructures ferroviaires sont liées à la ligne du RER B et du transilien K, la voie qui longe l'A3 et la zone industrielle au nord de la

commune, n'intervenant qu'à la marge sur le fond sonore de la commune, sur les tranches inférieures à 60 dB(A).

4. LE BRUIT DES AÉROPORTS

Rappelons que Bruitparif n'identifie aucun dépassement de seuil – 55dB(A) en Lden et Ln⁵ relatif à l'activité des deux aéroports qui se situent au voisinage du territoire : le Bourget et Roissy Charles de Gaulle. Toutefois, du fait de la proximité de ces sites, une partie du territoire est incluse dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) de Roissy-Charles de Gaulle et dans le Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget (PGS).

a. Le PEB de l'aéroport Roissy-CdG



L'extrême pointe nord du territoire est concernée par le PEB Roissy-Charles de Gaulle.

Cette exposition très limitée en surface, n'est identifiée qu'en tant que zone D, soit relevant d'une exposition sonore inférieure ou égale à 50 dB(A).

En zone D, toutes les constructions sont ainsi autorisées, mais doivent être insonorisées. Les frais d'insonorisation sont à la charge du propriétaire puisque la zone D se situe à l'extérieur du Plan de Gêne Sonore (Lden < 65).

b. Le PGS de l'aérodrome de Paris-Le Bourget

En revanche, et bien que l'aérodrome de Paris-Le Bourget ne dispose pas encore de PEB approuvé, une partie de la frange nord du territoire est incluse dans le PGS (Lden > 55). Ce qui représente 182 ha de classés en zone III (<65dB(a) en Lden) et seulement 65 habitants et 24 logements, du fait de l'occupation industrielle de ce secteur.

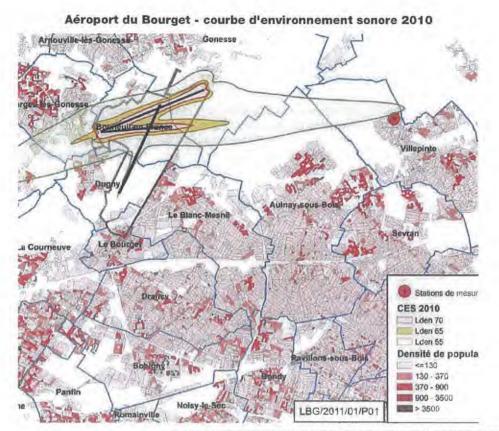
Au titre du PGS, les logements construits ou autorisés à la date d'approbation du PGS et compris dans les limites du projet de PGS, sont donc éligibles à des aides à l'insonorisation.

PGS du Bourget : montant des aides par zone

	Zone I (en euros)	Zone II (en euros)	Zone III (en euros)
Par pièce principale au sens de l'article R. 111-1-1 du code de la construction et de l'habitation :			
- logements collectifs	2 000	1 850	1 525
- logements individuels	3 500	3 200	2 900
Par cuisine :	1 850	1 375	1 075

Source : rapport de présentation du projet de plan de gêne sonore - Aérodrome de Paris-Le Bourget

⁵ Valeur limite Lden définie par l'arrêté du 5 avril 2006, valeur Ln par recommandation du CSHPF, avis du 20 mai 2004.



Source : rapport de présentation du projet de plan de gêne sonore - Aérodrome de Paris-Le Bourget

5. LES BRUITS D'ORIGINE INDUSTRIELLE

La transposition en droit français de la directive européenne 2002/49/CE a limité le champ d'application du texte européen vis-à-vis des industries aux activités industrielles exercées au sein des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) soumises à autorisation.

Ceci s'explique dans la mesure où il existe déjà une réglementation spécifique aux émissions sonores des ICPE soumises à déclaration ou à autorisation d'exploiter, et les valeurs limites retenus par la directive européenne - 71 dB(A) en Lden et 60 dB(A) en Ln d'après l'arrêté du 4 avril 2006 - sont de même niveau que celles imposées par la réglementation française concernant les ICPE.

Pour cette dernière, les niveaux admissibles en limites de propriété ne peuvent excéder 70 dB(A) pour la période de jour et 60 dB(A) pour la période de nuit, sauf si le bruit résiduel pour la période considérée est supérieur à cette limite. Dès lors, à l'exception des secteurs soumis d'importantes et multiples sources de nuisances sonores, les valeurs définies par l'arrêté du 4 avril 2006 devraient sont moins sévères que celles en vigueur de la réglementation française des ICPE.



ce point, la Direction Sur Régionale de l'Industrie, de la Recherche et de I'Environnement (DRIRE), en charge de veiller au respect de réglementation française concernant les installations classées, a conduit une étude des niveaux de bruit au droit de la Z.A. les Mardelles. Cette zone de 36 ha, à vocation logistique, est située au sud de l'ex-RN-2 et est bordée à l'Est par la rue Jacques Duclos (RD-44). Ce site est donc exposé à des sources nuisances multiples et importantes (RD-44 et ex-RN-2).

De fait le bruit résiduel peut atteindre des niveaux supérieurs à 70 dB(A), et l'activité industrielle, être responsable d'un dépassement de seuil au titre de l'arrêté du 4 avril 2006, sans pour autant enfreindre la règlementation française sur les ICPE.

Site industriel EVA INDUSTRIE - Chantiers, construction, terrassement

N° Point de Mesure	Jour	Heure	Type de bruit	Niveau de bruit en dB(A)
1	30-oct07	11h25	Particulier	66.6 dB(A)
2	30-oct07	11h24	Particulier	67.1 dB(A)
3	30-oct07	11h12	Particulier	75.9 dB(A)
4	30-oct07	11h13	Particulier	70.4 dB(A)
5	30-oct07	11h40	Particulier	63.3 dB(A)

Source : Bruitparif et DRIRE IdF - 2007

Concernant la maitrise du bruit d'origine industrielle - au titre de la directive européenne 2002/49/CE et compte-tenu de la séparation entre des activités et de l'habitat sur le territoire -, il conviendra donc essentiellement de veiller à l'environnement sonore des zones multi-exposées.

6. ÉLÉMENT D'ANALYSE QUALITATIVE

À ce jour, les services de la Ville d'Aulnay-sous-Bois n'ont reçu qu'un très faible nombre de plaintes relatives au bruit des transports ou des activités industrielles, seules quelques plaintes concernant des nuisances sonores d'origine ferroviaire ayant été enregistrées.

Le peu d'intérêt manifesté par les habitants - au regard des éléments de diagnostic précédemment identifiés -, laisse à penser que les nuisances sonores sont majoritairement vécues par les populations comme étant un élément constitutif de l'univers urbain.

À titre d'illustration, lors de l'Enquête publique dédiée à la révision du PEB de Roissy, des permanences se sont déroulées en octobre 2006 à l'annexe de la mairie principale, dans une pièce spécialement mise à la disposition du commissaire enquêteur. Le public ne s'est pas manifesté, le commissaire enquêteur n'ayant enregistré qu'une seule visite à l'occasion des deux permanences tenues.

En outre, si des points noirs bruits potentiels existent sur le territoire, ceux-ci ne revêtent pas, ceci dit à priori, un caractère critique, en l'état et au regard des projets portés par la Ville (voir ci-après).

Enfin, et comme nous le verrons par la suite, le faible nombre des plaintes peut également indiquer que les différentes actions d'aménagement de voirie et/ou de rénovation/réhabilitation du bâti ont déjà pu avoir un impact favorable.

7. SYNTHÈSE DES ENJEUX EN MATIÈRE DE LUTTE CONTRE LES NUISANCES SONORES

a. Nuisances des infrastructures routières

Les infrastructures routières constituent la principale source de nuisances sonores sur le territoire, de jour comme de nuit, que ce soit en termes de populations exposées à un environnement sonore médiocre ou à des dépassements de seuil, que de bâti sensible, notamment pour ce qui est des bâtiments dédiés à l'enseignement.

La réduction des nuisances nocturnes, dans la mesure où 25 % de la population appartient à une tranche d'émission sonore supérieure à 55dB(A), apparaît comme l'un des enjeux majeur de la lutte contre le bruit sur le territoire.

Concernant les secteurs à enjeux, au regard des CBS et de l'analyse complémentaire, on retiendra l'A3 en bordure des secteurs pavillonnaires situés au Sud-Ouest de la ville, l'ex-RN-2 au niveau du boulevard Marc Chagall et de la rue Paul Cézanne, la RD-44 au droit de l'avenue Jacques Duclos (secteur prioritaire pour le CG 93) et la RD-115 sur la route de Mitry et à proximité de la gare.

L'ensemble des zones d'échanges entre ces différentes voies (carrefour de l'Europe, rue de Sevran/route de Mitry, rue Charles de Gaulle, etc.) constituent de fait des espaces à enjeux où se cumulent les nuisances.

b. Autres source de nuisances

Les nuisances générées par les infrastructures ferroviaires se concentrent autour du quartier de la Gare, principalement à l'Est, du fait de la présence « cumulée » dans ce secteur de la ligne du RER B et la ligne du T4. À l'Ouest, les secteurs de la rue Ampère, Charles de Gaulle, Waldeck Rousseau, jusqu'à la rue Jean Charcot, présentent des expositions multiples (A 3, D 115, RER B et gare de triage du Bourget).

Partiellement inclus dans la zone III du Plan de Gêne Sonore de l'aéroport du Bourget, les nuisances très limitées issues des activités aéroportuaires ne constituent pas en enjeux en matière de lutte contre le bruit sur le territoire. Cette situation – présence de terrains proches de l'aéroport et de zones industrielles nouvelles, non affectés par les contraintes de bruit –, a ainsi permis l'implantation des grands ensembles d'habitat collectifs du nord de la commune.

L'impact des nuisances sonores liées aux activités industrielles est également limité, essentiellement du fait d'une organisation urbaine qui a très largement séparée les activités de l'habitat (principe du « zoning »). Toutefois, il convient d'être vigilent, notamment pour ce qui est des activités localisés dans des secteurs exposés à de multiples sources de nuisance et qui sont situés non loin d'espaces résidentiels (ex : Z.A. les Mardelles et RD-44).

Sur ce dernier point, si l'environnement sonore du territoire présente de nombreux points de dégradation du fait de la densité du réseau routier, il est en revanche à noter que peu de secteurs apparaissent en situation d'exposition multiple.

c. Les bâtiments « sensibles »

Les données complémentaires ont confirmé l'analyse issue des CBS de la ville, à savoir que les principaux enjeux potentiels concernent les bâtiments d'enseignement du territoire situés à proximité d'infrastructures routières telles que la RD-44 et la RD-115. Il est à noter qu'aucun bâtiment du Département (collège, crèche, PMI) ne présente une surexposition aux nuisances sonores sur le territoire.

d. Les éléments « qualitatifs »

À ce jour, les services de la Ville d'Aulnay-sous-Bois n'ont reçu aucune plainte relative aux bruits des axes ferrés, autoroutiers routiers et aéroportuaire. À ce titre, la lutte contre le bruit ne semble pas apparaître comme un enjeu majeur, en termes de qualité du cadre de vie, pour les Aulnaysiens.

Plan de prévention du bruit dans l'environnement - Ville d'Auinay-sous-Bois - Rapport de présentation

SECONDE PARTIE ÉLABORATION DU PLAN D'ACTIONS





A. LES ACTION DE LA VILLE EN MATIÈRES DE LUTTE CONTRE LE BRUIT

a. Les compétences

Les compétences de la Ville ayant un impact sur la réduction des nuisances sonores sont importantes, de la gestion du droit des sols à la gestion de la voirie communale, la Ville bénéficie de nombreux leviers d'action.

Compétences	Leviers d'action	
Aménagement de l'espace, urbanisme et droit	Plan Local d'Urbanisme (PLU).	
des sols.	Rénovation urbaine (projet de pôle gare).	
Déplacement, circulation, entretien et gestion de la voirie communale.	Traitement des voiries, gestion des vitesses et du partage des voies entre les différents modes de transport.	
	Application du PDUIF (projet de pôle gare).	
Construction et entretien du patrimoine bâti communal.	Amélioration de l'isolation acoustique des bâtiments communaux (écoles et crèches principalement).	
Pouvoirs de police du maire en matière de bruit.	Arrêté préfectoral 99-5493 du 30 décembre 1999 relatif à la lutte contre le bruit.	
Autres politiques locales de lutte contre le bruit (information et sensibilisation, aides, etc.).	Organisation de débats publics sur le thème du bruit, mise en place d'aide à l'isolation de l'habitat, etc.	

b. La gestion des nuisances sonores

La gestion des nuisances sonores par la ville se fait à travers l'enregistrement de toutes les plaintes écrites relatives aux nuisances sonores. Il n'y a toutefois pas de rubrique spécifique «bruit» et ces plaintes se retrouvent notamment dans les «troubles de la tranquillité publique», les «nuisances de voisinage», le «stationnement et circulation». Elles sont ensuite traitées par les services :

- le service Hygiène qui traite des plaintes liées au bruit des activités, (climatisation et matériel des commerces essentiellement) et de voisinage (aboiement des chiens et comportements);
- la police municipale gère les plaintes liées au bruit de voisinage et à la circulation, il s'agit pour l'essentiel du bruit généré par les deux-roues motorisés;
- les services techniques gèrent le même type de plaintes que le service Hygiène et Santé, avec souvent un travail en partenariat entre les deux services. Ils gèrent en plus les plaintes liées aux activités d'entretien de l'espace public (travaux, nettoiement de la voirie, ramassage des déchets) et les nuisances aériennes.

Le fait que chaque service soit doté de son propre système de gestion, rend difficilement lisible la problématique « bruit » au sein de la commune, et ne permet pas de dégager facilement des tendances d'évolution.

1. LES ACTIONS DÉJÀ ENGAGÉES

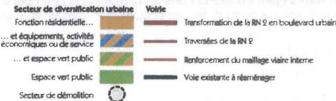
Plusieurs des actions engagées par la Ville ces dernières années ont eu un impact direct ou indirect sur l'ambiance sonore du territoire.

a. La requalification de l'ex-RN-2

Parmi les actions qui ont été engagées par la Ville en matière de lutte contre le bruit, la requalification de l'ex-RN2 en Boulevard Urbain, dans le cadre de l'ANRU, tient une place importante. La nouvelle géométrie de l'ex-RN-2 a permis de réduire fortement le trafic (de 17 000 à 11 000 veh/jour), d'éloigner la source de bruit d'une partie des barres d'habitations situées au nord de la voie et de limiter la vitesse des véhicules. Des mesures de réduction du bruit à la source ont également été associés : mise en œuvre d'un enrobé phonique (réduction des bruits de roulement) couplée à celle d'un système de régulation des flux (réduction des bruits moteurs). Au final, on estime que les nuisances sonores de l'ex-RN-2 ont diminuées de 3 à 5db(A).

Renouvellement urbain des quartiers Nord





Les quartiers Nord de la commune ont fait l'objet d'un Projet de Renouvellement Urbain (PRU) qui a donné lieu à une convention de mise en œuvre entre d'une part les bailleurs, l'État, la CDC et la Ville, et d'autre part l'Agence Nationale de Rénovation Urbaine.

La transformation de l'ex-RN-2 en boulevard urbain s'est opéré par le resserrement des deux chaussées à l'est du Galion jusqu'au carrefour Jean Monnet et la création de quatre nouvelles traversées perpendiculaires.

Source : orientations d'aménagement, PLU de la Ville modifié en date du 22 mars 2012

b. Une politique de réduction des nuisances liées au trafic routier

Plan des zones 30 et des pistes cyclables



Source - SIG Ville

Les nuisances sonores dépendent notamment de la quantité de trafic⁶ et de la vitesse des véhicules, le bruit de roulement se combinant au bruit « moteur » au-delà de 50 km/h.

Afin d'améliorer l'environnement sonore du territoire, la Ville a conduit différentes études de circulation, dans le but de réduire l'impact du trafic routier, notamment pour préserver le calme dans les secteurs pavillonnaires.

De nombreuses « zones 30 » ont ainsi été mises en place dans différents quartiers de la Ville (voir cartographie ci-contre). Celles-ci représentaient un quart du réseau routier local en 2010 (46 km) et devraient voir leur périmètre élargi à l'avenir (voir chapitre suivant), notamment au Sud du territoire.

Parallèlement, des enrobés absorbeurs de sons ont été mis en place à l'occasion des travaux de réfection des couches de roulement dans des rues à forte circulation (rue de Nonneville, rue julien Mira, etc.).

De manière complémentaire, afin de favoriser l'usage des modes doux, la Ville a mis en place un réseau de pistes cyclables qui permet aujourd'hui de relier les équipements majeurs du territoire, favorisant ainsi le report modal et la diminution du trafic motorisé.

Un Schéma Directeur des Itinéraires Cyclables (SDIC) a ainsi été présenté au mois de février

2012 aux élus de la Ville, une phase préalable à l'opérationnalisation d'un plan de circulation cohérent qui vise à promouvoir les circulations douces à l'échelle de la commune.

Deux grands objectifs sont poursuivis : favoriser les axes de rabattement vers les pôles de transport actuels (gare d'Aulnay) et futurs (gare du Grand Paris au carrefour de l'Europe) et privilégier la continuité des parcours en connectant les aménagements cyclables déjà réalisés.

Pour ce faire différents moyens seront mobilisés :

- généralisation des zones de circulation dites « apaisées » (zones 30);
- mise de certaines rues en « double-sens cyclable » ;
- mise en place du circuit vélo éducatif dans le quartier de Balagny, d'une consigne collective sécurisée au parking de la gare.

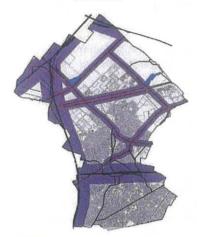
⁶ Les niveaux de bruit varient avec la quantité de trafic selon la loi logarithmique 10*log (ancien débit trafic / nouveau débit trafic), de sorte qu'une une diminution du trafic de moitié entraine une baisse des niveaux de bruit de 3 dB(A). De même, les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant la loi 20*log (ancienne vitesse/nouvelle vitesse), une diminution de 70 km/h à 50 km/h entrainant une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A).

L'ensemble de ces mesures, qui conduisent à réduire le trafic et la vitesse des véhicules, participent donc à améliorer l'ambiance sonore du territoire.



Article R110-2 du Code de la Route : « Zone 30 : section ou ensemble de sections de voies constituant une zone affectée à la circulation de tous les usagers. Dans cette zone, la vitesse des véhicules est limitée à 30 km/h. Toutes les chaussées sont à double sens pour les cyclistes, sauf dispositions différentes prises par l'autorité investie du pouvoir de police. Les entrées et sorties de cette zone sont annoncées par une signalisation et l'ensemble de la zone est aménagé de façon cohérente avec la limitation de vitesse applicable. »

Classement sonore des infrastructures de transport terrestres



Zones de nuisance affectées par des prescriptions acoustiques

c. L'intégration de prescriptions acoustiques dans les documents d'urbanisme

Le classement des infrastructures bruyantes terrestres, routes et voies ferrées, est aujourd'hui achevé et a été intégré dans les documents d'urbanisme de la ville.

Dispositif réglementaire préventif, il concerne toutes les routes supportant un trafic supérieur à 5 000 veh./jour, quel que soit leur statut, les infrastructures ferroviaires interurbaines de plus de 50 trains par jour, les infrastructures ferroviaires urbaines et les lignes de transport collectif en site propre de plus de 100 trains ou bus par jour.

Le classement comprend 5 catégories sonores. À l'issue de ce classement sonore et après consultation des communes, le préfet détermine les secteurs dits « affectés par le bruit », dont la largeur de part et d'autre des infrastructures classées, varie de 300m pour les plus bruyantes à 10m pour les moins bruyantes ainsi que les

niveaux sonores à prendre en compte par les constructeurs.

Il fixe les performances acoustiques minimales que les futurs bâtiments sensibles au bruit (bâtiment d'habitation, établissement de santé, d'enseignement, hôtels) devront respecter.

Les périmètres des secteurs affectés par le bruit ainsi que les règles de construction doivent être annexés au PLU.

Compte tenu de la densité du réseau de grandes infrastructures, et du trafic relativement important supporté par certaines voies de moindre importance, une grande part du territoire est concernée par les prescriptions issues de ce classement (cf. carte ci-dessus).

d. Autres actions

→ Un plan bruit municipal de protection des bâtiments communaux « sensibles »

Concernant la protection des bâtiments sensibles, un plan bruit municipal est entré en action entre 1999 et 2001 afin d'améliorer l'isolation acoustique des bâtiments communaux (9 cantines scolaires et 37 classes, une crèche, l'espace Roller...), la réalisation d'études acoustiques, l'acquisition d'un sonomètre et la formation des agents à son utilisation, la sensibilisation des jeunes aux risques liés au bruit, et de l'ensemble de la population via la réalisation de la plaquette « Le bruit dans la ville ».

→ Un arrêté municipal de lutte contre le bruit

Approuvé en 1996, celui-ci il réglemente les activités bruyantes des particuliers (jardinage et bricolage) et des industries, artisans et commerces en les limitant à des jours et heures précis. Cet arrêté a été révisé en mars 2005 pour prendre en compte de la nouvelle réglementation issue du nouveau Code de la Santé Publique.

→ Réduction des nuisances liées au trafic automobile

Des enrobés moins bruyants ont été utilisés dans le traitement des voiries.

→ Réduction des nuisances sonore liées au matériel municipal

Les services des Espaces verts et de la Propreté remplacement progressivement leurs engins thermiques par du matériel électrique moins bruyant (aspirateurs de trottoirs, souffleur à dos, etc.).

En outre, le facteur « bruit » est intégré dans les critères de choix des outils, sous la forme d'un nombre de décibels maximum.

e. Conclusion

Les CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois ont été réalisées fin 2007. Depuis lors, les actions engagées par la Ville – réaménagement des voies, développement des transports doux, limitation des vitesses, etc., - ont donc déjà participé à améliorer l'ambiance sonore du territoire.

2. LES ACTIONS À VENIR (10 ANS)

a. Une réduction des nuisances sonores inscrite dans le projet urbain



Le projet urbain de la Ville est formalisé à travers le Plan Local d'Urbanisme (PLU), approuvé en 2008.

L'un des objectifs du Projet d' Aménagement et de Développement Durable (PADD) document du PLU qui définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues pour l'ensemble de la commune - est de réorganiser les flux de déplacement. Le constat y est fait que⁷ : « (...) la ville est traversée par des axes de circulation nationaux et départementaux qui sont des routes plus que des rues. Les aménagements de voirie et la création de nouvelles liaisons routières et autoroutières rendront possible le report de la circulation de transit en périphérie (...) ».

En conséquence : « (...) La mise en œuvre du « concept multimodal de déplacements » permettra :

- de réorganiser les déplacements et le stationnement en accord avec le Plan de Déplacement Régional ;
- de créer un environnement favorable à l'animation urbaine sur les axes structurants et dans les centralités, en requalifiant ces voies (réaménagement et transformation progressive) en avenues et en réaménageant les entrées de ville pour les mettre en valeur ;
- de donner de l'espace aux modes doux de déplacements ;
- de développer les performances des transports collectifs : réseaux ferrés, bus et rééquilibrer la desserte entre les gares à partir du projet RER B ; (...) »

En outre, afin de « mettre en valeur les patrimoines pour conforter l'identité d'Aulnay-sous-Bois », l'un des objectifs est de « réaménager progressivement l'espace public au profit des piétons et autres modes doux de déplacement 8».

b. Des orientations d'aménagement qui Intègrent le facteur « bruit »

Au-delà des grandes orientations du PADD, la lutte contre les nuisances sonores figure également parmi les enjeux environnementaux qui sont énoncés dans le diagnostic du rapport de présentation du PLU (décembre 2007) :

« Les pratiques de déplacements en modes alternatifs à la voiture seront favorisées (...) pour <u>réduire les pollutions sonores et aériennes</u>.

Il sera veillé à ce que les nuisances des transports terrestres dans la conception des projets d'aménagement urbain soient prises en compte et l'étude des besoins de protections acoustiques est à réaliser.

Le PLU (...) veut <u>prévenir les nuisances sonores notamment dues aux transports et le règlement instaure des marges de recul le long des autoroutes en complément des zones de protections acoustiques le long des infrastructures.</u>

Le respect des couloirs aériens sera suivi même si les Plans d'exposition au bruit (PEB) ne touchent que partiellement les secteurs d'activité de la commune (...) »

Parmi les orientations d'aménagements du PLU, certaines sont susceptibles d'impacter positivement l'ambiance sonore de la ville.

⁷ Cf. PADD de juin 2007, p.4.

⁸ Cf. PADD de juin 2007, p.8.

→ La restructuration du secteur d'habitation « Soleil Levant »



Voie structurate phipherique

Connection à ambrager

Voie existence et deserte

Voie existence et deserte

Abblachalisete des abblacions existence expec vert

Source : orientations d'aménagement, PLU de la Ville modifié en date du 22 mars 2012

Dans le cadre de la diversification du secteur d'habitation « Soleil Levant », le réaménagement de la RD-115 et de son carrefour avec la RD-44 (rue Jules Princet / route de Mitry; rue de Sevran / rue du préfet Chaleil) - est à l'étude. L'objectif est d'y créer une place, de limiter le trafic de transit et d'assurer le confort et la sécurité des traversées piétonnes.

Cette opération d'aménagement concerne très directement un secteur identifié comme étant surexposé au bruit de jour, comme de nuit, par les CBS de la ville (voir cartographie ci-après).

Elle permettra, en limitant et en sécurisant le trafic (réduction des vitesses), de réduire l'exposition sonore du secteur d'habitation « Soleil Levant ».

Secteur d'habitation du « Soleil Levant »

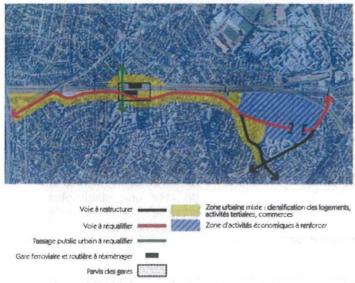
Dépassement de seuil route Lden

Dépassement de seuil route Lden



Source : CBS de la ville, CG 93

→ L'aménagement d'un axe urbain est-ouest au sud de la voie ferrée



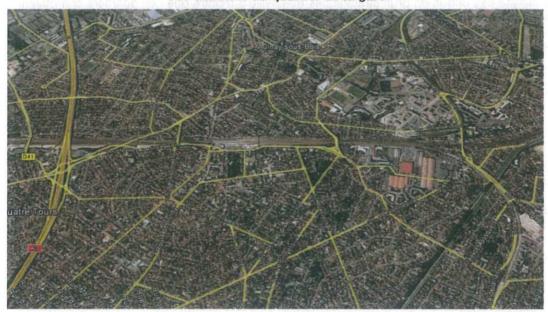
Source : orientations d'aménagement, PLU de la Ville modifié en date du 22 mars 2012

Le réaménagement du quartier de la gare - des deux côtés des voies ferrées -, a pour objectif d'améliorer la continuité des cheminements Nord-Sud sur le territoire, ainsi que la qualité des espaces publics du secteur.

Cette opération va entrainer une réorganisation du stationnement et des déplacements pour les cyclistes, bus, taxis et autres véhicules légers dans le secteur, pour qu'à terme, chaque mode puisse disposer des emprises nécessaires à son fonctionnement.

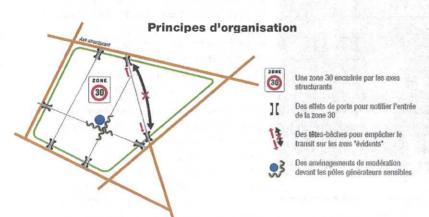
Chaque jour, 31 700 voyageurs fréquentent la seule gare RER. Le réaménagement de ce quartier est donc susceptible de favoriser un report modal positif en matière de lutte contre le bruit.

Vue aérienne du quartier de la gare



Source : Google Maps

c. Une étude des déplacements sur le « quartier Sud »



Source : étude du plan de déplacements, quartier Sud - Mai 2012

Depuis 2011, une étude est conduite afin de réorganiser et d'optimiser les déplacements dans les quartiers situés au Sud de la voie ferrée.

Pour ces secteurs pavillonnaires, plusieurs aménagements sont proposés afin de réduire la vitesse des véhicules et de faire une place plus importante aux modes de déplacement doux.

L'étude préconise notamment que l'intégralité de ce secteur soit classé en « zone 30 », que les carrefours soient régulés de sorte à fluidifier le trafic (notion « d'onde verte modérante»), tout en proposant un partage plus équitable des voies entre les différents modes de transports (véhicule particulier, bus, vélo et piéton).

Le nouveau plan de déplacement, tel que proposé en l'état, permettrait donc de réduire la quantité de trafic sur les principaux axes secondaires du secteur (report modal) et de réduire la vitesse des véhicules, ce qui d'atténuera les nuisances sonores, dans la mesure où les niveaux de bruits varient à la fois avec la quantité de trafic⁹ et la vitesse¹⁰.

L'analyse des cartes de bruit stratégiques de la ville a montré que ces quartiers comptaient parmi les plus « calmes » de la ville, notamment en période nocturne. Le nouveau plan de déplacement proposé s'inscrit pleinement dans une logique de préservation des zones les moins exposées au bruit du territoire.

L'onde verte modérante

Les systèmes de régulation des flux de type « onde verte modérante » permettent à la fois de ne pas obliger les automobilistes à s'arrêter à tous les carrefours, tout en modérant leur vitesse. L'onde verte modérante a donc un effet positif en matière de lutte contre le bruit, en évitant ainsi les accélérations et décélérations brutales et en atténuant le bruit à la source (réduction de la vitesse).

⁹ On estime qu'une diminution du trafic de moitié entraine ainsi une baisse des niveaux de bruit de 3 dB(A).

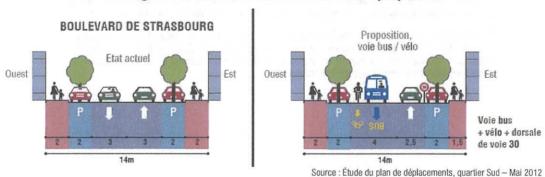
¹⁰ Une diminution de la vitesse de 70 km/h à 50 km/h entraine une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Rive due Februs Profit | Constitution | Constituti

Aménagements de modérations supplémentaires sur les axes structurants

Source : Étude du plan de déplacements, quartier Sud - Mai 2012

Partage de la voirie actuel et modifications proposées



d. L'élaboration d'une charte « construction durable »

Souhaitant s'inscrire dans une démarche de Haute Qualité Environnementale (HQE), la Ville a élaboré une charte « des constructions durables ».

Celle-ci a pour objectif de fixer un ensemble d'engagements permettant de favoriser la construction durable dans le respect de l'environnement, en tenant compte du contexte dans lequel sont réalisés les projets et en s'assurant de la qualité de leur usage.

Pour atteindre ce but, les promoteurs et bailleurs, signataires de la présente charte, s'engageront à respecter les objectifs décrits en matière de construction durable à Aulnay-sous-Bois. Ils s'engagent aussi, par cette signature, à respecter les dispositions de la charte « chantier à faibles nuisances » qui y est annexée, et dont l'un des objectifs est de limiter les risques et les nuisances, notamment sonores, causés aux riverains du chantier.

Cette charte« des constructions durables » a été présentée lors d'un conseil municipal extraordinaire et sera mise au vote au conseil de septembre, avant d'être annexée au Plan Local d'Urbanisme de la Ville.

En matière de lutte contre le bruit, elle garantira notamment que les niveaux d'isolation acoustique des nouveaux bâtiments soient adaptés à leur environnement, comme elle permettra de réduire les nuisances sonores générées au cours des phases de construction.



Aulnay-sous-Bois, le 20 juin 2012

« CHARTE DES CONSTRUCTIONS DURABLES »

Aulnay-sous-Bois s'est engagée dans une politique de développement durable en adoptant en 2011 son Agenda 21 et en lançant en 2012 son Plan Climat Energie Territoriale (PCET) dont plusieurs actions concernent la qualité des constructions neuves.

Le lien entre choix d'aménagement et environnement est désormais évident. Dans ce contexte de développement durable et s'inscrivant dans le cadre des lois Grenelle 1 et 2, la Vitte a souhaité rédiger trois chartes dans une démarche dite de Haute Qualité Environnementale avec la volonté de les annexer au Plan Local d'Urbanisme.

Ainsi, la «charte des constructions durables » a pour objectif de fixer un ensemble d'engagements permettant de favoriser la construction durable dans le respect de l'environnement, en tenant compte du contexte dans lequel sont réalisés les projets et en s'assurant de la qualité de leur usage.

Pour atteindre ce but, les promoteurs et bailleurs, signataires de la présente charte, s'engagent à respecter les objectifs décrits en matière de construction durable à Aulnay-sous-Bois. Ils s'engagent aussi, par cette signature, à respecter les dispositions des chartes « chantier à faibles nuisances » et « développement commercial » qui y sont annexées.

B.IDENTIFICATION DES ACTEURS « BRUIT » DU TERRITOIRE

Le bruit est une thématique transversale par excellence, de l'aménagement au transport, de l'activité à l'habitat. Intervenir sur les enjeux qui ont été précédemment identifiés nécessite de mobiliser les compétences de multiples acteurs (observatoires du bruit, gestionnaires et exploitants d'infrastructures, etc.).

Les principaux acteurs « bruit » du territoire d'Aulnay-sous-Bois sont ainsi les premiers partenaires de la Ville dans le cadre de sa politique de lutte contre les nuisances sonores.

1. LE DÉPARTEMENT DE LA SEINE-SAINT-DENIS

a. Les compétences

Autorité gestionnaire des infrastructures routières départementales et, depuis la loi du 13 août 2004, d'une partie des routes nationales qui lui a été transférée (ex-RN-2 et RN-370), le Département de la Seine-Saint-Denis est un partenaire majeur en matière de lutte contre le bruit sur le territoire.

Compétences	Leviers d'action
Aménagement de l'espace	Participe à l'élaboration du SDRIF
Gestion et entretien de la voirie départementale.	Mise en œuvre de programmes de renouvellement de chaussée avec pose d'enrobés anti-bruit.
	Maîtrise d'ouvrage et financement de murs anti- bruit, de couverture de voies, etc.
Organisation des transports routiers non urbains	Participe au STIF.
de personnes et des transports scolaires, hors périmètre urbain.	Élaboration du SDIC : schéma départemental des Itinéraires cyclables adopté le 1er octobre 2002.
Construction et entretien du patrimoine bâti départemental.	Protection sonore des équipements gérés par le Département, accueillant un public sensible et, en priorité, les collèges.
Autres politiques locales de lutte contre le bruit (financement de travaux, etc.)	Aides financières à l'isolation des logements Point Noir Bruit (bailleurs sociaux, particuliers) Actions d'information et de sensibilisation, etc.

b. Le PPBE du CG 93

Représentant une agglomération de plus de 250 000 habitants, le Département de la Seine-Saint-Denis est tenu de réaliser à ce titre un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Le projet de PPBE, en date d'octobre 2011, se fixe les objectifs suivants :

 Rattraper les situations de Point Noir Bruit (PNB¹¹) nocturnes dus au trafic routier départemental, notamment en proposant aux riverains surexposés au bruit

¹¹ Est qualifié de PNB route nocturne un secteur soumis à une exposition supérieure à 62 dB(a) en Ln.

la nuit, de profiter des aides cumulées de l'ADEME (80 % du montant des travaux) et du Département (10%) pour isoler leur logement du bruit extérieur et en affichant des exigences minimales en termes d'isolation pour les logements en situation de surexposition.

Un secteur prioritaire – à protéger en premier - concerne Aulnay-sous-Bois, au droit de l'avenue Jacques Duclos, du chemin du moulin de la ville à la RD 44, où environ 800 habitants sont exposés à des niveaux élevés de bruit la nuit (supérieurs de 4 dB (A) à la valeur limite). Une phase expérimentale sera conduite au préalable entre 2011 et 2015 sur l'ex-RN 3 à Pantin, puis à Bondy, Les Pavillons-Sous-Bois et Livry-Gargan.

- Protéger les équipements départementaux, par la réalisation de diagnostics acoustiques et programmation de travaux d'amélioration le cas échéant.
 - Sur le territoire, aucun équipement départemental de type collège, crèche ou PMI, n'est identifié comme étant surexposé au bruit en journée (PNB diurne).
- Améliorer l'environnement sonore dans les rues départementales dans les secteurs surexposés au bruit en journée, notamment par la mise en œuvre d'enrobés phoniques lors des projets de requalification, dans les secteurs surexposés au bruit la nuit et en journée, la fluidification des flux par une meilleure gestion des feux, l'abaissement des vitesses dans les centres-villes, etc.
- Développer et maintenir des espaces de ressourcement en ville, en proposant une charte chantier propre intégrant les mesures de prévention des zones calmes, l'aménagement de des voies bordant les parcs très exposés, etc.
- Développer les connaissances en matière de bruit.
- Sensibiliser les acteurs (aménageurs, bailleurs, etc.) afin de faire évoluer les pratiques et intégré la problématique du bruit le plus en amont possible des programmes d'aménagement.

La mesure phare retenue dans le projet de PPBE du CG 93 est donc celle de l'isolation phonique des logements en surexposition au bruit la nuit. Les mesures de réduction à la source permettront d'améliorer l'impact du trafic routier, sans pour autant permettre de rattraper des situations de surexposition au bruit dans les logements. Moins coûteuse que l'isolation de façade, elle demeure une mesure complémentaire non négligeable.

2. LA RÉGION

La Région est un acteur « bruit » important, de par les actions indirectes qu'elle mène via ses compétences, notamment l'élaboration du SDRIF, du PDUIF, etc., mais aussi par sa politique de résorption des points noirs du bruit (PNB) ferroviaire.

Compétences	Compétences Leviers d'action	
Aménagement de l'espace.	Élaboration du SDRIF.	
Organisation des transports.	Élaboration du PDUIF.	
	Participe au STIF.	
	Co-financement du plan de développement et de modernisation des infrastructures de l'île de France (PDMI).	
	Résorption des points noirs du bruit (PNB)	

ferroviaire.

Construction et entretien du patrimoine bâti régional.

Élaboration d'un référentiel « Aménagementconstruction durable » commun à l'ensemble des travaux engagés dans les bâtiments régionaux.

Autres politiques locales de lutte contre le bruit (financement de travaux, etc.).

Actions de sensibilisation, Agenda 21, etc.

3. LES SERVICES DE L'ÉTAT

Les tronçons autoroutes des A3 et A104 qui sont situés sur, ou à proximité du territoire, n'ont pas été concédées par l'État. L'exploitation et l'entretien du réseau relevant de la compétence de l'État en région lle de France sont assurés par la Direction des Routes d'Ilede-France (DiRIF). À ce jour, aucune étude ou chantier de la DiRIF (isolation, réaménagement, etc.) ne concerne le territoire d'Aulnay-sous-Bois.

Compétences	Leviers d'action
Gestion et aménagement des voiries nationales ou d'intérêt communautaire non concédées (DIRIF et DRIEA Ile-de-France)	Gestion et exploitation des voiries autoroutières non concédées : entretien du réseau, co- financement des actions de rattrapage des points noirs du bruit et des actions de protection des riverains.
	Co-financement du plan de développement et de modernisation des infrastructures de l'ile de France (PDMI).
Organisation de la circulation aérienne	Plan d'exposition au bruit (PEB) Élaboration des Plan de Gêne Sonore (PGS), etc.
Activités industrielles	Contrôle des installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) par le service technique interdépartemental d'inspection des installations classées (TSIIIC).
Bâtiment	Aides de l'ANAH pour la réhabilitation et l'isolation des logements.



Compte-tenu des enjeux relevés sur le territoire en matière de protection sonore des secteurs pavillonnaires qui bordent l'A3, les services de l'État sont un partenaire important de la politique de lutte contre le bruit de la Ville.

Une demande de baisse de la vitesse de 110km/h à 90 km/h sur l'A3 avait été faite par la Ville. Sans suite à ce jour, une nouvelle requête sera donc formulée dans le cadre du présent

PPBE, ainsi qu'une demande d'amélioration et de prolongation du mur anti bruit existant.

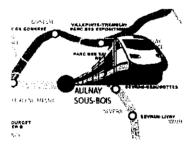
Pour ce faire, la Ville appuiera notamment sa demande sur les objectifs que l'État s'est fixé en matière de rattrapage des Points Noirs du Bruit (PNB) sur les réseaux ferroviaires et routiers nationaux (cf. circulaire du 7 juin 2007 et du 25 mai 2004).

4. LES ORGANISATEURS ET GESTIONNAIRES D'INFRASTRUCTURES

	Compétences	Leviers d'action
Le STIF	Organisation des transports, de la circulation et du stationnement en lle-de-France.	Plans de déplacements urbains (PDU)
Le Grand Paris	Porteur du projet de nouveau métro automatique.	Définition du tracé des lignes et de l'emplacement des gares.
RFF, SNCF et RATP	Gestion et exploitation des voiries ferroviaires.	Gestion et entretien du réseau ferroviaire et du matériel roulant
		Participation financière aux actions de rattrapage des points noirs du bruit ferroviaire et aux actions de protection sonore des riverains d'infrastructures ferroviaires.
ADP	Gestion et instruction des dossiers des demandes des riverains.	Insonorisation des bâtiments.

Concernant les nuisances liées aux infrastructures ferroviaires, l'analyse des CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois a révélé que les bruits générés par le trafic sur les voies ferrées qui longent l'A3 (nord-sud) étaient négligeables, alors que celles-ci deviennent préoccupantes autour des voies qui traversent le territoire d'Est en Ouest.

Aujourd'hui d'importants travaux ferroviaires sont menés afin d'améliorer le tracé Nord du RER B (projet « RER B+ »). La rénovation du matériel roulant qui accompagne le projet, qui sera complète d'ici à 2014, permettra de réduire le bruit de roulements du matériel roulant, et donc les nuisances sonores.



Par ailleurs, le projet de métro automatique du Grand-Paris prévoit l'ouverture d'une gare au niveau du boulevard urbain de l'ex-RN2, au droit du carrefour de l'Europe¹².

Ce projet, dont l'impact sur l'ambiance sonore de la ville sera réduit, notamment du fait des principes d'aménagement (métro enterré) et de sa localisation aux abords de l'ex-RN2 et des emprises industrielles, est susceptible d'entrainer un report modal¹³ significatif au niveau des déplacements domicile-travail, et donc une partie des nuisances liées au

trafic automobile.

En outre, les analyses acoustiques, réalisées en prenant en compte les circulations RER, TER, CDG Express, Fret, trains lle-de-France, révèlent que le futur métro automatique ne participe que faiblement aux nuisances sonores, principalement en raison du matériel roulant moderne et peu bruyant qui sera utilisé.

¹² Le 5 juillet 2012, le conseil municipal d'Aulnay-sous-Bois a voté à l'unanimité la cession de la parcelle de terrain de 2126 hectares située sur la RN2 à proximité du carrefour de l'Europe au profit de la Société du Grand Paris. Cette vente a pour objectif la réalisation des travaux de la gare du Grand Paris Express.

¹³ Aujourd'hui, seulement 21 % des déplacements motorisés se font en transports en commun dans le département de la Seine-Saint-Denis,

C. DÉFINITION DES « ZONES CALMES »

L'article L. 572-6 du code de l'environnement définit les « zones calmes » qui constituent une mesure particulière des PPBE. Il est stipulé que ce sont 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 ».

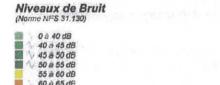
a. Identification des zones faiblement exposées

Selon la définition précédente, les « zones calmes » peuvent correspondre - à minima - aux secteurs soumis à une exposition sonore inférieure à 55 dB(A). Ceux-ci sont colorés en vert dans les cartographies présentées ci-dessous.

Carte de bruit d'Aulnay-Sous-Bois Isophones route et fer - Lden

Carte de bruit d'Aulnay-Sous-Bois Isophones route et fer - Ln





Seine-Saint-Denis Conseil Général

65 à 70 dB

70 a 75 dB

Le territoire présent très peu de secteurs exposés à des niveaux de bruit inférieures à 50 dB(A), notamment en période globale.

En outre, les surfaces communales exposées à des niveaux sonores inférieurs à 55 dB(A) s'accroissent très significativement en période nocturne. Selon l'indicateur d'exposition globale, les nuisances issues du trafic routier en période diurne limitent les zones calmes à la partie Sud du territoire, à l'espace résidentiel que structure la rue Maximilien Robespierre, ainsi qu'au Sud du parc Robert Ballanger, jusqu'à l'ex-RN2.

b. Le traitement des « zones calmes » dans le PPBE du CG 93

D'après le Département, une zone peut être considérée comme calme dès lors qu'elle est exposée à un niveau de bruit moyen inférieur à 50 dB (A), dans la mesure où le territoire est très urbanisé et, de ce fait, possède peu de zones très calmes, c'est-à-dire exposées à niveau de bruit inférieur à 40 dB (A).

Les caractéristiques physiques des sons n'expliquent qu'une partie de la gêne qu'ils peuvent créer (environ 30 %, d'après des études et enquêtes sociologiques). La notion de bruit est une notion relative, très dépendante de la perception de chacun.

À ce titre, les zones calmes peuvent être des zones faiblement exposées au bruit mais aussi des zones où la sensation de calme est importante, comme les espaces verts.

Ainsi, pour le Département, il apparait indispensable de veiller à ce que les parcs départementaux ou communaux, dans leur aménagement, puissent maintenir cette fonction de ressourcement.

→ Le Parc du Sausset, une « zone calme » à enieu

Le Parc départemental du Sausset est ainsi identifié comme une « zone calme » à enjeu. Globalement, ce dernier est exposé à un niveau de bruit supérieur à 50 dB (A), principalement du fait de la proximité de l'A 104 (frange à 75 dB (A) en Lden). Néanmoins, les enquêtes de satisfaction font ressortir la possibilité de s'isoler comme étant l'un des avantages du parc, alors que les notions de calme, paix, tranquillité ne sont pas mises en avant.

Afin de diminuer l'exposition du Parc départemental du Sausset, le PPBE prévoit que les voies départementales limitrophes puissent bénéficier d'un traitement visant à réduire la vitesse, afin de diminuer le bruit et d'accorder une place plus importante aux déplacements doux.

→ Des actions afin de préserver les « zones très calmes » de Seine-Saint-Denis

Afin de préserver les zones très faiblement exposées au bruit, le Département propose de travailler avec les communes sur la mise en œuvre, dans les PLU, de recommandations afin de maintenir l'ambiance sonore des espaces les plus calmes.

Par ailleurs, dans le cadre des compétences du Département, il pourra être envisagé de mettre en place des mesures de type chantier à faible nuisance sonore dans les zones calmes afin de ne pas perturber la quiétude des lieux (contrôle des homologations des engins, adaptation des horaires dans ces zones calmes, en cas de présence d'un établissement hospitalier ou de la petite enfance, éloignement de la source de bruit des logements, etc.).

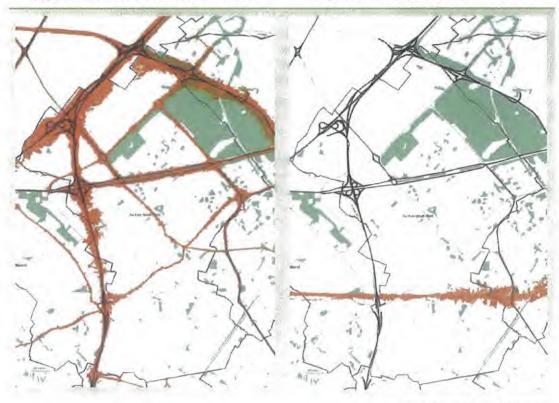
c. Le choix des « zones calmes » de la commune d'Aulnay-sous-Bois

En l'absence de véritables secteur à très faible ou faible exposition sonore, < 50dB(A), la Ville souhaite avant tout maitriser l'évolution du bruit dans les espaces aux fonctions résidentielles et de resourcement affirmées.

Les espaces verts

Les espaces verts représentent environ 8 % de la surface du territoire, celles-ci étant essentiellement concentrées au niveau du parc départemental du Sausset (96 ha), identifié en tant que « zone calme » par le PPBE du CG 93, et du parc Robert Ballanger (30 ha).

Localisation des parcs et jardins et des dépassements de seuil Lden « route » Localisation des parcs et jardins et des dépassements de seuil Lden « fer »



Source : Bruitparif, serveur cartographique



Le Parc départemental du Sausset est exposé à un niveau de bruit supérieur à 50 dB(A) principalement du fait de la proximité de l'A104, mais également de la RD-401 et de l'ex-RN-2 (voir carte isophone en page précédente). C'est pourquoi le PPBE prévoit que ces voies départementales bénéficient à terme d'un traitement visant à réduire la vitesse des véhicules, afin de diminuer le bruit.



L'environnement sonore du parc Robert Ballanger apparait de meilleure qualité au regard de la carte isophone, à mesure que l'on s'éloigne de l'ex-RN-2 et de la RD-401.

Dans le cadre de l'étude SURVOL (SUrveillance sanitaiRe et enVironnementale des plate-formes aéroportuaires de rOissy, orLy, le bourget), Bruitparif a réalisé des mesures de l'exposition sonore au droit du Parc Robert Ballanger.

Celles-ci révèlent un niveau de bruit ambiant nettement supérieur à 50 dB(A), cela quelque soit la configuration (voir tableaux ci-dessous).

Environnement sonore du parc Robert Ballanger

Résultats des mesures en configuration face à l'Est (mai 2010)

Periodo	Indicateurs imergetiques (LAaq)	
	Bruit ambient touties sources confordues	Niveau sonore do aux aérorets
Josephin : Ein-Türi	55.9	36,7
Solrae : 18n-22h	52.1	39.7
Nutt : 22n-6n	49.4	37.8
Total Jour - 24h	54,0	37.7
Estim. Liden on configuration OVEST	57.6	44.4
Estim. La en configuration OUEST	49,4	37,8

Résultats des mesures en configuration face à l'Ouest (décembre 2009)

Indicateurs (mergitiques (L/leg)	
Bruit ambient toutes sources confordues	Niveau sonore do aux aéronefs
57.4	47.8
53.3	48.0
49.1	33.4
58.8	46.2
60.3	48.5
49.1	33.4
	8rut ambiant toutes sources confondues 57.4 53.3 49.1 58.8 60.3

Source : rapport de mesures Bruitparif

À la lecture de la carte de bruit stratégique de la ville, on constate que les parcs du Sausset et Robert Ballanger ne constituent pas des zones très calmes, les niveaux de bruit étant relativement élevés du fait de la présence d'infrastructures routières bruyantes à proximité.

Ces espaces, au titre de leur fonction majeure de ressourcement, devront malgré tout être préservées de plus amples nuisances et pourront faire l'objet de mise en valeur particulière lors des nouveaux aménagements de la ville, en coordination étroite avec le CG 93.

Les espaces à enjeux, qu'il convient donc de retenir en tant que « zone calme » - comptetenu de leur surface et de leur fonction de ressourcement -, sont :

- le Parc départemental du Sausset et le parc Robert Ballanger;
- l'ensemble des « poches » de ressourcement composées des parcs et jardins de plus faible envergure : parc Dumont, avenue Dumont ; roseraie Honoré Daumier, avenue du Maréchal-Juin ; parc Gainville, rue de Sevran ; parc Émile Zola, avenue Pierre-Gastaud et boulevard Émile-Zola ; berges du canal de l'Ourcq (2km) ; parc Bigottini, rue de la Croix-Blanche ; parc Faure, allée Circulaire, etc.

Au final, la Ville a fait le choix de reconnaître en tant que « zones calmes », l'ensemble des parcs et jardins du territoire, y compris les berges du canal de l'Ourcg.

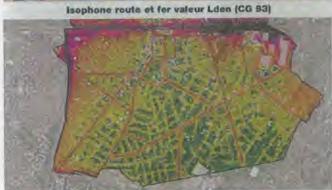
Les zones pavillonnaires

Afin de maîtriser l'évolution de l'exposition sonore des espaces dont la fonction résidentielle est affirmée, la Ville souhaite intégrer les différents espaces pavillonnaires du territoire aux « zones calmes ».

Les espaces pavillonnaires, au nombre de trois, couvrent une surface de près de 570 ha, soit environ 35 % du territoire. Ils correspondent, pour la plupart, aux secteurs les moins exposés au bruit (isophones verts). Leurs principales caractéristiques sont exposées dans les tableaux ci-après.

Espace pavillonnaire « Sud »





Plan de circulation proposé par l'étude « quartier Sud »



La zone pavillonnaire la plus importante (272 ha), et la plus homogène du territoire, s'étend du sud de la voie ferrée à la frontière communale.

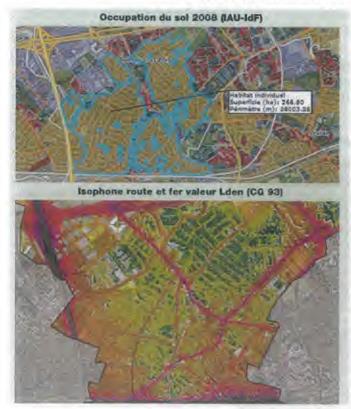
De jour comme de nuit, il s'agit de la zone la moins exposées au bruít du territoire, les principales sources de nuisances affectant la partie ouest et nord de ce secteur, du fait de la proximité de l'A3 et d'un petit tronçon de RD 115 et de la ligne SNCF.

À noter qu'une bonne partie de ce secteur est aujourd'hui classé en zone « 30 » (au sud de la rue de la division Leclerc et de l'avenue de Nonneville). Dans les zones les plus calmes, la maîtrise des nuisances issues des voies communales (rue de Bondy, rue de la division Leclerc, avenue de Nonneville notamment) permettra de préserver l'ambiance sonore du secteur.

À ce titre, l'étude du plan de déplacement «quartier sud» propose de passer en zone 30 l'ensemble de ce secteur (voir cartographie cicontre).

Une telle opération permettrait de réduire le trafic de transit, en le reportant sur les axes périphérique, comme de réduire les niveaux de vitesse, tout en fluidifiant le trafic par l'aménagement des carrefours, et ainsi, de préserver l'environnement sonore du secteur.

Espaces pavillonnaire « centre »



Une seconde zone, tout aussi vaste (266 ha), prend place du nord de la voie SNCF jusqu'aux abords de l'ex-RN-2.

Elle comprend notamment les quartiers de l'Hôtel de ville, de Balagny et du Vieux pays.

Située en retrait de l'ex-RN-2, les principales sources de nuisances sont la ligne SNCF au Sud, l'A3 à l'Ouest, et de manière plus globale, les RD-44 et RD-115 qui quadrillent le secteur.

Les zones les plus calmes se situent au Nord-Est de la RD-44, entre l'ex-RN-2 et la RD-115 (Vieux pays), alors que la partie centrale du quartier Balagny, autour de la rue Marcel Sembat, est à présent classée en zone « 30 ».

À l'exception de certaines voies municipales (Maximilien Robespierre et boulevard Lefèvre, notamment), limiter les nuisances sonores qui pèsent sur ce secteur sera avant tout conditionné par une action sur le réseau routier départemental.

Espaces pavillonnaires « Nord »



Un troisième secteur pavillonnaire, de petite envergure, se situe au nord de l'ex-RN-2, sur environ 30 ha.

Outre la proximité immédiate des parcs du Sausset et Robert Ballanger, ces habitats sont préservés des nuisances de l'ex-RN-2 par l'effet d''écran acoustique que produit l'habitat collectif dense qui borde la voie.

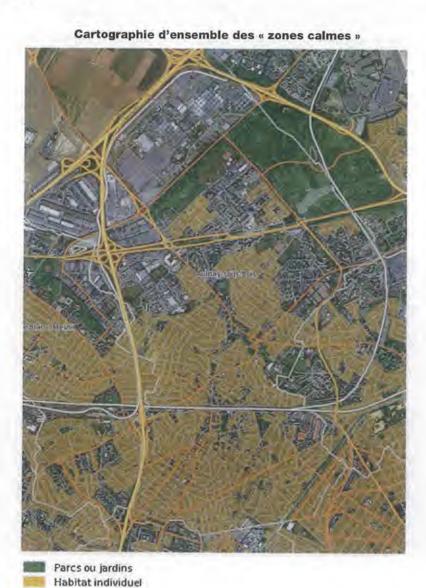
La partie Est de ce secteur est toutefois potentiellement soumise aux nuisances de la RD-401, une voie qui d'après les cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers du CG 93 ne génère aucun dépassement de seuil en période nocturne.

La protection des zones à faible exposition de ce secteur est intimement liée au classement en « zone calme » des deux parcs limitrophes, avec lesquels il forme un espace cohérent.

→ Synthèse

La Ville d'Aulnay-sous-Bois a fait le choix de retenir en tant que zones calmes :

- marqués en vert sur la cartographie ci-dessous : l'ensemble des espaces verts, parcs et jardins du territoire ; soit 124 hectares d'espaces verts (7,8 % des 1600 hectares du territoire communal);
- marquées en jaune sur la cartographie ci-dessous: l'ensemble des zones pavillonnaires; soit environ 570 hectares (35,6 % des 1600 hectares du territoire communal).



Source : serveur cartographique IAU-IdF

d. Mesures prévues pour préserver les « zones calmes »

Le service de l'urbanisme tiendra compte des « zones calmes » définies par le présent PPBE, en intégrant la nécessité de préserver l'ambiance sonore de ces espaces dans l'ensemble de ses actions, et en effectuant des études spécifiques dès qu'un projet susceptible d'être bruyant sera envisagé à proximité d'une de ces zones.

In the same stone of the state of the state

Le service de l'urbanisme pourra également travailler avec le Département sur la mise en œuvre, dans le PLU, de recommandations spécifiques permettant de maintenir l'environnement sonore des zones calmes. L'appui technique du CG 93, pour ce qui est de la préservation des zones calmes, constitue l'un des objectifs de son PPBE.

Par ailleurs, la future adoption de la charte « construction durable » permettra de mettre en place des mesures de type chantier à faible nuisance sonore, dans et à proximité de ces zones.

De manière plus spécifique, la Ville se rapprochera du Département afin que voies départementales qui bordent les grands espaces verts du territoire puissent bénéficier d'un traitement visant à réduire les vitesses et à accorder une place plus importante aux déplacements doux.

NB: les actions du servie de l'urbanisme seront détaillées dans le chapitre suivant : « Mesures de réduction de l'exposition des populations aux nuisances sonores ».



NAME OF STREET

Vue aérienne des parcs Ballanger et du Sausset

Source : Google Maps

D. MESURES DE RÉDUCTION DE L'EXPOSITION DES POPULATIONS AUX NUISANCES SONORES

1. ACTIONS DE SUIVI ET D'ÉVALUATION

a. Créer une cellule de veille sur les nuisances sonores

La création d'une telle instance, qui regroupera des représentants des différents services de la Ville impliqués sur la thématique du bruit, aura pour principaux objectifs d'assurer :

- une meilleure coordination de la politique bruit entre les différents services de la Ville :
- de mettre à jour le diagnostic sonore du territoire et d'évaluer l'efficacité du PPBE, notamment en mieux coordonnant la gestion des plaintes et en facilitant l'échange d'informations avec les partenaires extérieurs.

→ Coordonner la destion des plaintes

La constitution d'une cellule de veille sur les nuisances sonores doit permettre de mieux coordonner et de clarifier les actions du Service communal d'hygiène, de santé (SCHS), de la Police Municipale et Nationale en matière de lutte contre le bruit, notamment en :

- clarifiant les rôles et les missions de chacun selon la typologie des bruits constatés;
- créant un tableau de bord de suivi permettant de suivre et de localiser l'ensemble des plaintes pour nuisance sonore adressées à la Police Municipale, à la Police Nationale, aux différents services de la Ville, etc.

→ Mettre à jour les données relative à l'exposition des populations

Selon la directive européenne, les données issues des cartes de bruit stratégiques doivent être mises à jour tous les 5 ans, notamment afin de pouvoir intégrer les effets des différentes actions de lutte contre le bruit qui auront été menées sur cette période.

À titre d'exemple, les effets du réaménagement de l'ex-RN-2, de la mise en place de zones 30, etc., ne sont pas pris en compte par la cartographie actuelle, réalisée en 2007.

La cellule de veille sera donc en charge de l'actualisation de ces données, notamment en :

- se rapprochant du Département afin de mutualiser les informations et inciter ce dernier à réaliser des mesures de bruit temporaires¹⁴ sur son réseau, ce qui permettra de mettre à jour les données concernant les principales sources de bruit du territoire;
- collectant et en synthétisant les résultats des études acoustiques spécifiques qui seront menées dans le cadre des différents projets d'aménagement;
- menant une veille active sur le réseau de surveillance du bruit en lle-de-France (accès au réseau de mesure Rumeur, à la plateforme de cartographie régionale du bruit, aux études et expertises, etc., voir adhésion à l'association Bruitparif).

¹⁴ Compte-tenu de la superficie du territoire, il est financièrement impossible d'envisager de mettre des mesures permanentes du bruit sur le territoire (coût d'un réseau de capteurs et maintenance).

b. Réaliser des études qualitatives complémentaires

Au-delà de la collecte et de la mise à jour des données « objectives », la Ville conduira des études qualitatives complémentaires afin de recueillir le ressenti de la population en matière de nuisances sonores.

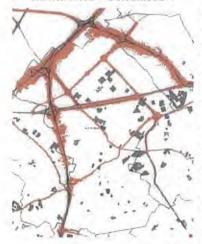
Pour ce faire, elle mobilisera les différents outils d'échange à sa disposition : conseils de quartiers, site Internet ou journal municipal. Les enquêtes et/ou sondages seront réalisés avec l'appui méthodologique du réseau Bruitparif (voir adhésion à l'association Bruitparif).

Les données collectées permettront à la cellule de veille de dresser un constat qualitatif qui viendra enrichir et affiner le diagnostic sonore du territoire.

2. ACTIONS DE CORRECTIONS PORTANT SUR L'EXISTANT

a. Réduire l'exposition des bâtiments communaux sensibles

Localisation des bâtiments « sensibles »



Source: Bruitparif, serveur cartographique

En matière de protection sonore des bâtiments dits « sensibles », l'analyse des cartes de bruit stratégiques a révélé que les enjeux potentiels concernaient essentiellement les établissements d'enseignement situés à proximité de la RD-44, de la RD-115 et de l'exRN-370 (voir cartographie cicontre).

Concernant les établissements scolaires dont elle a la charge, la Ville évaluera plus finement l'exposition des bâtiments situés à proximité des principaux axes départementaux.

Un questionnaire sera adressé à chacun des établissements identifiés. En fonction des réponses, une visite de terrain permettra d'évaluer sur site les nuisances et les besoins en matière d'études complémentaires.

Pour chacun des établissements à « enjeux » visités, des solutions techniques seront alors préconisées par la Ville et un dialogue initié avec le Département pour la réalisation effective des travaux correctifs. Pour rappel, le PPBE du CG93 n'identifie aucun bâti sensible relevant de sa compétence sur le territoire.

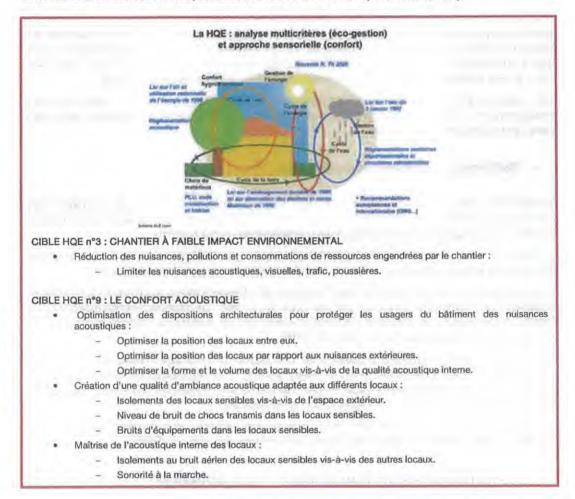
b. Renforcer la protection acoustique dès la conception des bâtiments

Réduire l'exposition sonore des bâtiments au niveau de leur conception permet de s'éviter de futures mesures de corrections très coûteuses (isolation des façades, mise en place d'écrans acoustiques, etc.).

Pour chaque nouveau projet de bâtiment communal, la ville conduira une analyse fondée sur le concept de Haute Qualité Environnementale (HQE). Cet examen, croisé à la lecture des cartes de bruit stratégique, permettra d'évaluer la pertinence d'insister ou non (niveaux Base, Performant, ou Très Performant) sur les deux cibles HQE liées à l'acoustique (3 « Chantier à faibles nuisances » et 9 « Confort acoustique »).

Afin d'étendre cette approche aux projets de construction portés par les autres promoteurs et bailleurs du territoire, la Ville étudiera la possibilité de renforcer le volet acoustique de la charte des « constructions durables », afin de préciser l'ensemble des exigences,

contraintes et normes retenues par la Ville en matière de lutte contre le bruit (niveaux sonores ou vibratoires limites, localisation des zones correspondantes, etc.).



c. Agir sur le traitement des voies communales

Un revêtement de voirie dégradé entrainera des niveaux de bruit supérieurs à ceux d'un même revêtement correctement entretenu. Le service Voirie de la Ville conduira donc un diagnostic des voie communales, afin :

- · d'identifier les chaussées présentant des surfaces irrégulières ;
- d'évaluer les moyens d'amélioration acoustique de ces voies (mise en place de revêtements acoustiques, amélioration de la coordination des feux, de l'organisation des carrefours, etc.).

Concernant la mise en place d'enrobé phonique, rappelons que choix du revêtement joue un rôle important sur le bruit de roulement qui est généré par le contact des pneumatiques du véhicule avec la chaussée.

Or celui-ci ne devient prégnant qu'au-dessus de 50 km/h. Dans les secteurs exposés au bruit routier, on estime donc que le choix d'un revêtement acoustique est une mesure potentiellement efficace¹⁵ pour les axes supportant des vitesses supérieures.

Lors des travaux de réfection de couche de roulement, la ville étudiera donc la possibilité de mettre en place un revêtement acoustique sur l'ensemble des voies communales à fort trafic et permettant des vitesses 70 km/h. Pour les autres voies, la mise en place de zone « 30 » et des aménagements visant à assurer un trafic constant seront préférées.

Enfin, dans le but de capitaliser les connaissances et les expériences, un répertoire des aménagements à favoriser et à proscrire (chaussées pavées, bandes rugueuses, etc.) sera réalisé et régulièrement mis à jour.

d. Renforcer le contrôle des véhicules

Compte-tenu des niveaux d'exposition au bruit routier, mis en lumière par l'analyse des cartes de bruit stratégiques de la ville, renforcer le contrôle des vitesses et des niveaux sonores des véhicules constitue une piste d'amélioration à court terme.

La réduction des vitesses autorisées est une mesure de réduction du bruit d'autant plus efficace que le trafic est fluide, ce qui est notamment le cas en période nocturne.

En conséquence, le renforcement des contrôles de vitesse ciblera en priorité les secteurs identifiés Point Noir Bruit nocturne par les CBS de la ville. De manière complémentaire, le contrôle des niveaux sonores des véhicules s'effectuera de manière prioritaire au niveau des « zones calmes » identifiées par le présent PPBE.

Pour ce faire, la Ville étudiera la possibilité d'acquérir de nouveaux matériels de mesure pour la Police municipale (sonomètre et cinémomètre). L'acceptabilité de cette action sera favorisée par une sensibilisation accrue des habitants aux nuisances sonores, notamment dans les écoles (voir chapitre 4. « Actions de sensibilisation »).

Par ailleurs, l'arrêté municipal de bruit pourra être adapté et actualisé vis-à-vis des nouvelles réglementations apparues depuis 2005 et des objectifs du PPBE,

3. ACTION DE RÉDUCTION DU BRUIT « À LA SOURCE »

a. Développer le critère « acoustique » dans les marchés de fournitures

En matière de lutte contre le bruit, il importe que la Ville soit exemplaire dans ses pratiques. Sur ce point, favoriser l'achat d'équipements et matériels plus silencieux apparaît comme une mesure dès plus efficace.

Aujourd'hui, le service Propreté s'est déjà orienté vers l'achat de matériel mieux insonorisé (balayeuses, souffleur à dos, etc.), nombre de dB(A) limite ayant été intégré dans les critères de choix. En outre, les aspirateurs de trottoirs thermiques sont peu à peu remplacés par des aspirateurs électriques, à l'image du service des espaces verts (achat de matériel portatif électrique en remplacement du matériel thermique).

À l'avenir, l'insertion d'un facteur « acoustique » précisant un nombre de dB(A) limite, sera étendue dans les différents critères de choix des matériels et équipements qui seront acquis par la Ville.

¹⁵ Certains fabricants proposent des revêtements de chaussées permettant des gains théoriques de 6 à 8 dB(A) par rapport aux revêtements classiques, pour un surcoût estimé à 20%.

Un cahier des charges sera fourni au service des Marchés en ce sens. Il précisera, en fonction de la règlementation en vigueur, les niveaux sonores à ne pas dépasser pour chaque type de matériel susceptible de générer des nuisances sonores (tondeuses, véhicules de nettoyage, bennes à ordures ménagères, etc.).

b. Renforcer la prise en compte des nuisances sonores dans le PLU

Mieux intégrer le facteur bruit dans le PLU - document de planification porteur du projet urbain à 20 ans - constitue un enjeu fondamental en matière de réduction des nuisances « à la source ».

Le service d'urbanisme étudiera donc les différentes options juridiques qui s'offre à lui afin d'intégrer les principaux objectifs du présent PBBE dans les futures modifications ou révision du PLU d'Aulnay-sous-Bois.

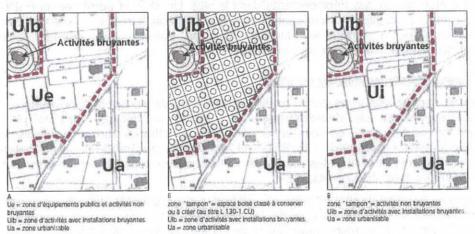
Pour ce faire, il sera notamment possible de s'appuyer sur le guide « PLU et Bruit - La boîte à outils de l'aménageur » rédigé par la DDE38 et la DDASS 38.

Ce dernier propose notamment une liste des prescriptions « anti-bruit » à insérer dans la partie règlementaire du document : autorisation de clôtures de grandes hauteurs, mise en place de règles spéciales d'implantation et de hauteur des bâtiments pour favoriser l'épannelage¹⁶ des volumes, exclusion de certaines activités, etc.

En outre, il expose également certaines solutions techniques afin de maîtriser l'urbanisation le long ou à proximité des infrastructures bruyantes, avec notamment la possibilité de créer des zones Ub ou AUb comme « bruit », en proposant notamment :

- des règles de construction favorisant la continuité des façades et permettant de dégager des espaces calmes à l'arrière du bâti et la création de poches calmes dans les îlots;
- la réalisation, par le porteur de projet, d'une notice acoustique à adosser au permis de construire, permettant de s'assurer que tout nouveau projet fasse l'objet d'une évaluation de son exposition sonore et des nuisances qu'il est susceptible de générer.

Mise en place d'une zone « tampon » dans le PLU



Source : PLU et Bruit - La boîte à outils de l'aménageur - DDE et DDASS 38

¹⁶ L'épannelage consiste à ce que les hauteurs minimales augmentent en fonction de la distance à la source de bruit, chaque bâtiment protégeant l'autre.

Par ailleurs, il s'agira également d'intégrer dans les documents graphiques du PLU, les « zones calmes » précédemment définies.

Protéger les « zones calmes » implique que celles-ci soient reportées sur les documents graphiques. En outre, le règlement de ces zones pourra intégrer de nouvelles prescriptions afin de préserver leur ambiance sonore. Des zones « tampons¹⁷ » pourront-être crées afin de maîtriser l'urbanisation de leurs abords et éviter les conflits potentiels avec des activités bruyantes (voir graphique précèdent).

Enfin, renforcer la prise en compte des nuisances sonores dans le PLU implique de former le service urbanisme aux enjeux de la lutte contre le bruit (voir chapitre 4. « Actions de sensibilisation »).

c. Réduire les nuisances sonores liées au trafic automobile

LES FACTEURS INFLUENÇANT LE NIVEAU DE BRUIT ROUTIER

 Les niveaux de bruit varient avec la quantité de trafic en suivant la loi logarithmique suivante: 10 x log (ancien débit trafic / nouveau débit trafic). Une diminution du trafic de moitié entraîne ainsi une baisse des niveaux de bruit de 3 dB(A).

En outre, le taux de poids lourd est également un facteur important, en fonction de la vitesse, l'impact sonore d'un PL (véhicule de plus de 3,5 tonnes) équivaut à environ 4 à 10 véhicules légers.

 Par ailleurs, les niveaux de bruit dépend également de la vitesse en suivant selon la loi logarithmique suivante: 20 x log (ancienne vitesse / nouvelle vitesse). Une diminution de la vitesse (en passant de 70 km/h à 50 km/h par exemple) entraine une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Réduire la vitesse peut entraîner un changement dans la perception du bruit, dans la mesure où au-dessus de 50 km/h le bruit est essentiellement lié au contact des pneumatiques sur la chaussée, et en dessous de 50 km/h, le bruit est essentiellement d'origine mécanique (moteur).

Réduire les nuisances sonores résultant du trafic routier « à la source » demande de repenser l'organisation des déplacements dans la ville. Un objectif porté par un PADD qui souhaite mettre en œuvre le « concept multimodal de déplacements ». Différents projets vont ainsi participer à abaisser le trafic des véhicules motorisés, en favorisant le report modal, et/ou à limiter les vitesses sur le territoire.

→ Limiter le trafic des véhicules motorisés

Le nouveau partage des voies entre les différents modes de transports - prévu au titre du « concept multimodal de déplacements » et notamment décliné dans le plan de déplacement quartier sud -, combiné à l'amélioration de l'offre en transport en collectif sur le territoire (projets « pôle gare », « RER B+ » et arc-express du Grand-Paris) vont permettre de diminuer le trafic des véhicules motorisés sur le territoire (report modal, report du trafic de transit sur les axes structurants, etc.).

Parallèlement, la rationalisation et mise en cohérence des modalités de stationnement aura un effet indirect positif sur l'usage de la voiture en ville, par un renforcement de la signalisation des stationnements autorisés et de la répression des infractions.

¹⁷ Une zone « tampon » peut-être un secteur réservé à l'implantation d'équipements publics ou d'activités n'autorisant que des activités diurnes non bruyantes de type tertiaire.

De manière complémentaire, afin de limiter les nuisances générées par le trafic des poids lourds, la Ville poursuivra la réflexion initiée par le CG 93 sur la rationalisation des livraisons de marchandises.

Un groupe de travail regroupant les principaux acteurs économique sera mis en place afin de rechercher les solutions les plus opératoires (choix des horaires, réduction des temps de livraison, amélioration de la gestion des entrées de zone de livraison afin d'assurer une circulation routière la plus fluide possible, etc.).

→ Fluidifier le trafic

La fluidification du trafic permet d'éviter les bruits induits par les démarrages et les arrêts successifs des véhicules. Dans le cadre de son PPBE, le CG 93 précise que la mise en place du nouveau dispositif dynamique de régulation des flux « GERFAUT II » permettra de réguler la circulation, tout en modérant les vitesses dans certains des secteurs qui sont aujourd'hui surexposés au bruit la nuit, notamment aux abords des ex-RN-2 et RN-370.

La Ville engagera donc un dialogue avec le Département afin que ce-dernier étudie les possibilités d'extension de ce dispositif aux RD-44 et RD-125.

Parallèlement, rappelons que la partie sud du territoire est concernée par l'étude du plan de déplacements, celle-ci prévoyant la création de nouveaux carrefours régulés sur les principaux axes communaux.

→ Abaisser les vitesses des véhicules

L'abaissement des vitesses au niveau des voies mises en évidence par les cartes de bruit stratégiques est un enjeu important, notamment en période nocturne. La Ville sollicitera le Département sur ce point lors de toute intervention sur son réseau.

Rappelons que les conclusions de l'étude des déplacements préconisent au sud d'Aulnay de passer en zone « 30 », ce qui limitera le bruit lié à la vitesse et au trafic (réduction du transit) et constitue un premier pas vers l'objectif de la « Ville à 30 ». En outre, cette dernière prévoit également la création d'aménagements de modération sur les principaux axes communaux de ce secteur.

Sur la voirie dont la municipalité est gestionnaire - prioritairement dans les secteurs en PNB et les « zones calmes » non encore classées en zone 30 -, la Ville étudiera la possibilité de mettre en place des aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules.

Sur ce point, l'installation de chicanes ou de marquages au sol sera préférée à celle de ralentisseurs, ces-dernier ayant tendance à augmenter les niveaux sonores du fait de phases de décélération et d'accélération plus brutales.

De manière complémentaire, le PPBE prévoit que le contrôle des vitesses des véhicules soit renforcé en période nocturne et aux abords des « zones calmes » du territoire. Des actions de sensibilisation des habitants accompagneront ce renforcement des contrôles afin de faciliter leur acceptabilité.

4. ACTIONS DE SENSIBILISATION

a. Informer et sensibiliser les habitants

Pour être véritablement efficace, toute politique de bruit nécessite la participation des habitants du territoire, afin que ceux-ci aient connaissance :

- des objectifs et des actions de la Ville en matière de lutte contre les nuisances sonores, afin de faciliter l'acceptabilité de certaines mesures (contrôle des vitesses et des niveaux sonores des véhicules notamment);
- des procédures à suivre en cas de gênes liées au bruit (quelles structures contacter, pour quels motifs, etc.?), afin de mettre à jour - en temps réel et sur le plan qualitatif- le diagnostic sonore du territoire.

La Ville informera et sensibilisera les habitants par l'intermédiaire des panneaux d'informations, son site Internet, le journal municipal et les conseils de quartiers. Une rubrique « bruit » sera notamment intégrée au site Internet de la Ville. Celle-ci permettra notamment de consulter :

- les cartes de bruit stratégiques de la ville ;
- le présent Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) ;
- l'arrêté municipal de bruit réglementant les activités bruyantes des particuliers et des industries, artisans et commerces, approuvé en 1996 et révisé en 2005.

En outre, les différentes aides à l'insonorisation seront présentées afin de faciliter les démarches :

- aide de l'ADEME et du CG 93 relative à l'isolation de façade des riverains en situation de PNB nocturnes;
- aide à l'insonorisation du PGS de l'aéroport du Bourget (zone III).

A l'occasion du lancement du PPBE, une communication spécifique sera menée via le journal municipal. Afin de donner plus de visibilité au plan de prévention, sa communication s'inscrira dans le cadre global de l'Agenda 21 et s'appuiera sur les outils pédagogiques de sensibilisation à l'environnement sonore développés par Bruitparif (voir adhésion Bruitparif).

b. Former les services de la Ville à la prise en compte du bruit

La formation des services aux différentes nuisances sonores a pour objectif d'introduire le facteur « bruit » dans les pratiques de la Ville, afin :

- d'intégrer la réduction des nuisances en amont des grands projets d'aménagement (service de l'urbanisme);
- d'atténuer les nuisances quotidiennes qui sont occasionnées par le travail des agents sur l'espace publique.

Pour ce faire, un partenariat sera établit avec le comité d'hygiène et de sécurité (CHS) de la Ville.

→ Le service de l'urbanisme

Le service de l'urbanisme joue un rôle clé en matière de lutte contre le bruit « à la source ». Il s'agit donc de renforcer ses capacités à analyser les enjeux en matière de bruit et à informer des différents porteurs de projets du territoire.

Pour toute demande de permis de construire qui lui sera adressée, le service de l'urbanisme procèdera à un examen sommaire de l'aspect acoustique du projet, et éviter ainsi, très en amont, les erreurs ou omissions flagrantes.

Pour être en capacité, le service de l'urbanisme sera formé afin d'être en mesure de :

- évaluer les caractéristiques sonores et les impacts potentiels des projets, au regard de la lecture des CBS et de l'objectif de protection des zones calmes;
- proposer les mesures relatives à l'amélioration du facteur « bruit » des projets (choix de la zone d'implantation, de la disposition des bâtiments et des accès, de l'orientation des locaux etc.);
- évaluer la nécessité de réaliser une étude acoustique spécifique, notamment pour un projet susceptible de générer des nuisances sonores près d'une zone calme ou d'un établissement sensible.

Afin d'améliorer l'information des porteurs de projet, une sensibilisation aux problématiques « bruit » sera menée dès le stade des échanges préalables au dépôt du permis construire.

Celle-ci pourra prendra la forme d'un fascicule comprenant notamment la carte de bruit stratégiques du quartier d'implantation, la localisation des zones calmes et le classement sonore des voies, les objectifs acoustiques associés à la charte « construction durable » de la Ville, etc.

→ Les agents intervenant sur l'espace public

À partir de septembre 2012, une formation aux nuisances occasionnées par le bruit sera proposée à l'ensemble des agents de la Ville qui interviennent dans l'espace public. Celle-ci sera accompagnée de la réalisation d'un fascicule de prévention à destination des agents.

5. ACTIONS PARTENARIALES

a. Adhérer à l'association Bruitparif

Créée en 2004, l'association d'intérêt général Bruitparif exerce une surveillance des nuisances sonores à l'échelle de l'île de France et accompagne les acteurs dans leur politique de lutte contre le bruit.

Bruitparif rassemble aujourd'hui les différents acteurs impliqués dans la lutte contre le bruit à l'échelle régionale : l'État, la Région, les conseils généraux d'Ile-de-France, les principaux opérateurs de transports (Aéroports de Paris, SNCF, RFF, RATP), les constructeurs automobiles, les professionnels de l'acoustique, les associations de défense de l'environnement, les collectivités territoriales volontaires, etc.

Pour Aulnay-sous-Bois, l'adhésion à Bruitparif permettra - en contrepartie d'une cotisation annuelle d'un montant de 1800 € - de mutualiser moyens et projets avec les différents acteurs, et d'être soutenu dans sa lutte contre les nuisances sonores, notamment par le biais :

 d'un accompagnement technique renforcé pour mener à bien certains projets (mise en place du PPBE, gestion globale de l'environnement sonore, etc.);

- d'un accès réservé au « Forum des acteurs », lieu de concertation où se confrontent les idées et où sont valorisées les bonnes pratiques;
- de bénéficier du déploiement d'un réseau de stations de mesure du bruit (projet RUMEUR, Réseau Urbain de Mesure de l'Environnement sonore d'Utilité Régionale).

Le Réseau Urbain de Mesure de l'Environnement sonore d'Utilité Régionale (RUMEUR)

Pour les collectivités locales, RUMEUR est un outil de compréhension des phénomènes, de diagnostic des problématiques et d'évaluation des actions de lutte contre le bruit.

Des mesures court terme (quelques jours à quelques semaines) peuvent être réalisées sur certains sites dans l'objectif de compléter ou de valider les informations fournies par les cartes de bruit, d'apporter des éléments de compréhension des phénomènes et d'identifier les pistes d'actions possibles.

Par ailleurs, l'implantation de stations de mesure sur des secteurs où des évolutions sont à prévoir en termes de grands projets, d'aménagements urbains ou de modifications des conditions de trafics ou des infrastructures permet de mettre à disposition des indicateurs de suivi de l'impact acoustique. Les stations répondant à ces objectifs sont déployées sur des durées compatibles avec les évènements à mettre en évidence (de quelques mois à quelques années).

Enfin, des stations peuvent également être déployées sur des zones qui ont été définies comme calmes afin de suivre l'évolution de l'environnement sonore au sein de ces zones et de les préserver.

Début 2010, 10 sites font l'objet d'une surveillance permanente long terme. 8 sites ont fait l'objet d'une surveillance approfondie à l'aide de mesures moyen terme (de l'ordre de 2 ou 3 mois). Enfin, plus de 250 mesures de court terme (allant de 24h à 7 jours environ) ont été réalisées par Bruitparif pour documenter des problématiques d'exposition au bruit variées (bruit routier, bruit aérien, bruit ferré, bruit industriel, bruit de loisirs, bruit d'activités, zones calmes, secteur de multi-exposition...).

b. Mobiliser les partenaires institutionnels

Compte-tenu des principales sources de nuisances sonores qui affectent le territoire, il apparait indispensable de solliciter l'aide et l'appui logistique et financier des partenaires institutionnels.

→ Les services de l'État

La Ville initiera un dialogue avec les services de l'État dans le but d'avancer sur son objectif de réduction des vitesses sur l'A3 et de prolongement du mur anti-bruit sur cette même voie et l'A1.

L'un des objectifs, à partager avec l'Etat, sera notamment d'améliorer l'ambiance sonore du site PSA, afin d'en faciliter la reconversion.

Pour ce qui est des bruits d'origine industrielle, la Ville organisera avec le STIIIC une réactualisation du recensement des ICPE du territoire. En complément, la Ville analysera de manière détaillée le dossier ICPE les plus sensibles, soit principalement ceux des installations situées en limite de zones d'habitation. Si cette analyse fait apparaître une inquiétude, l'avis de la municipalité précisera cet aspect en alertant sur le problème du bruit et demandant une vérification précise de la maîtrise du bruit.

→ La région lle-de-France

Construction d'écrans et de buttes, isolation de façades, etc., la Région IIe-de-France participe à la protection des riverains contre le bruit excessif généré par les voies terrestre. Elle a ainsi contribuée à un programme de modification des semelles de frein des rames du RER C, à la couverture cde l'A3 au niveau de Bagnolet, etc.

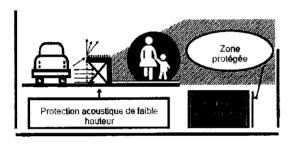
La Ville sollicitera donc les services la Région pour ce qui est du projet de prolongement du mur anti-bruit qui borde l'A3.

En outre, au regard de l'analyse des cartes de bruit stratégique, la Ville informera la Région de l'exposition acoustique des lycées situés à proximité des infrastructures terrestres à forte nuisance du territoire.

→ Le Département de la Seine-Saint-Denis

Le diagnostic sonore du territoire a clairement fait apparaître le rôle majeur des voies départementales en matière de nuisance sonore sur le territoire. Pour la Ville, s'engager dans une relation partenariale durable avec le CG 93, en matière de lutte contre le bruit, constitue donc un enjeu majeur.

En ce qui concerne l'aménagement des voies départementales, la Ville travaillera donc de concert avec le CG 93 afin de coordonner ses actions avec celles du Département sur le territoire et de valider l'influence acoustique des aménagements envisagés dans les secteurs surexposés au bruit, la nuit et en journée (mise en œuvre d'enrobés phonique, régulation des flux, etc.).



Dès que possible, la Ville proposera des innovations ou fera candidature de ville pilote pour ce qui est d'améliorer le confort acoustique de ses habitants. À titre d'exemple, concernant l'ex-RN-2, le CSTB développe actuellement des écrans bas tenant autant du mobilier urbain que de l'écran acoustique qui peuvent être utilisés le long des boulevards urbains afin d'améliorer la qualité acoustique « à hauteur d'homme » (500 € le mètre linéaire).

De manière plus spécifique, la Ville sollicitera auprès du Département la réalisation de mesures de surveillance sur les grands axes départementaux, notamment à la suite des projets de requalification et de réduction des nuisances prévus par le PPBE du CG 93 : ex-RN-2, RD bordant le parc départemental du Sausset, secteur prioritaire situé au droit de RD-44 rue Jacques Duclos – Chemin du Moulin de la ville).

6. Suivi et évaluation du plan d'actions

Le présent PPBE est fixé pour une période de 5 ans (2013-2017).

Un premier bilan intermédiaire sera réalisé à la mi-2015, afin de consolider les actions qui auront été sources améliorations, de corriger les autres et d'identifier les nouveaux besoins.

Un bilan final sera réalisé au 3ème trimestre 2017.

7. TABLEAU DE SYNTHÈSE DES MESURES

		Alations	\Vikoxy(ems	सिं <u>क्कृतिसाम्बद्धील</u> ाः	\$\12\2\3\4\400
/I ET	SUIVI ET ÉVALUATION	Création d'une cellule de veille sur les nuisances sonores	Coordonner la gestion des plaintes. Mise à jour du diagnostic sonore du territoire.	2013	Budget de fonctionnement
NOS		Réaliser des études qualitatives complémentaires	Enquêtes et/ou sondages via les conseils de quartiers, le site Internet et le journal municipal.	2014	Budget de fonctionnement
	CORRECTION	Réduire l'exposition des bâtiments communaux sensibles	Identification et visites des établissements sensibles.	2014	Budget de fonctionnement
NOILOH		Renforcer la protection acoustique dès la conception des bâtiments	Renforcer le volet acoustique de la charte des « constructions durables »	2013	Budget de fonctionnement
		Agir sur le traitement des voies communales	Indentification des chaussées dégradées. Réalisation d'un répertoire des aménagements à favoriser et à proscrire.	2014	Budget de fonctionnement
		Renforcer le contrôle des véhicules	Contrôle des niveaux sonores et des vitesses dans les points noirs bruit.	2014	Budget de fonctionnement
	RÉDUCTION « À LA SOURCE »	Développer le critère « acoustique » dans les marchés de fournitures	Favoriser l'achat d'équipements et de matériels plus silencieux	2013	Budget de fonctionnement
V V V		Intégrer la lutte contre bruit dans le PLU	Étude des options juridiques permettant d'intégrer les objectifs du PBBE dans le PLU.	2013	Budget de fonctionnement
RÉDITOTION		Réduire les nuisances liées au trafic automobile	Concrétiser le « concept multimodal de déplacements » du PADD. Promouvoir les aménagements visant à réduire la vitesse des véhicules. Rationaliser la gestion des livraisons en ville.	2013	Surcoûts à étudier.
Z C	SENSIBILISATION	Informer et sensibiliser les habitants	Mise en place d'une rubrique bruit sur le site Internet. Campagne de communication lors du lancement du PPBE.	2013	Budget de fonctionnement
		Former les services de la Ville à la prise en compte du bruit	Renforcer les capacités d'analyse « bruit » du service de l'urbanisme. Élaboration d'un guide de principe afin de sensibiliser les porteurs de projet. Création d'un fascicule de prévention à destination des agents de l'espace public.	2014	Budget de fonctionnement
ATS	PARTENARIATS	Adhérer à l'association Bruitparif	Travailler en réseau et mutualiser les moyens de surveillance.	2013	1800 € / an
DARTENAR		Mobiliser les partenaires institutionnels	Réduction des vitesses et prolongement du mur anti-bruit sur l'A3. Réduction des nuisances associées aux voies départementales.	2013	Budget de fonctionnement

E. JUSTIFICATIONS DES MESURES

1. PRINCIPES CONDUCTEURS

Compte-tenu du diagnostic sonore du territoire, le plan d'actions du PPBE de la Ville d'Aulnay-Sous-Bois a été conçu à partir des principes suivants.

→ <u>Étre exhaustif</u>

s'intéresser à l'ensemble des sources de nuisances recensées sur le territoire.

→ Faire bon usage des ressources municipales

- développer une culture « bruit » sur le territoire, afin de limiter toute surexposition nouvelle des populations, plutôt que de s'orienter dès à présent vers des solutions de corrections très couteuses;
- en matière de mesures de correction, respecter le principe du «pollueur-payeur», en limitant l'engagement financier de la Ville aux activités, équipements et bâtiments relevant de sa compétence et solliciter l'aide, l'appui logistique et financier des partenaires publics (État, Région, Département) dès que cela est possible;
- favoriser le travail en réseau avec les acteurs « bruit » du territoire pour favoriser la mise en commun des moyens (de mesure, de communication, etc., en adhérant à Bruitparif).

→ Etre exemplaire

- limiter au maximum les sources de nuisances générées par l'exécution des compétences de la Ville (conception des équipements et constructions ;
- engager le PPBE sur une période de 5 ans (2013-2017) et établir un bilan d'étape en 2015 afin d'appréhender les premières améliorations et de compléter le plan d'actions en fonction de l'évolution du diagnostic sonore du territoire.

2. <u>ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES</u> EXPOSÉES AUX NUISANC<u>ES</u>

a. Rappel des enjeux

Sur la base de l'analyse des cartes de bruit stratégique, le diagnostic sonore du territoire a révélé que les principaux objectifs de la lutte contre le bruit concernaient la réduction des nuisances liés au trafic routier, notamment au niveau de :

- l'A3, en bordure des secteurs pavillonnaires situés au Sud-Ouest de la ville ;
- la RD-44, au droit de l'avenue Jacques Duclos (secteur prioritaire pour le CG 93) ;
- la RD-115, au niveau de la route de Mitry et à proximité de la gare ;
- l'ex-RN-2, au niveau du boulevard Marc Chagail et de la rue Paul Cézanne.

À l'exception de l'A3, qui relève de la compétence de l'État, l'essentiel des routes à forte capacité de nuisance relèvent de la responsabilité du CG 93. La Ville travaillera donc avec ce dernier afin de s'assurer que les réaménagements engagées ou à venir, intègrent de manière efficace des solutions d'amélioration du bruit.

Il en ira de même auprès de RFF et de la SNCF pour ce qui est des nuisances associées à la voie ferrée, qui, si elles sont plus localisées, constituent néanmoins un autre enjeu important en matière de lutte contre le bruit, tout particulièrement en période nocturne.

Sur ce point, rappelons qu'à la suite des orientations du PPBE du Département, la réduction de la surexposition nocturne doit également être une priorité de la politique de lutte contre le bruit sur le territoire.

b. Des projets sources de réduction de l'exposition au bruit

→ Une réduction des points noirs bruits « route »

Concernant les points noirs bruits nocturnes par la route, le PPBE du département a identifié un secteur « prioritaire » au niveau sur la RD-44. Rue Jacques Duclos, 800 habitants seraient concernés par une exposition sonore supérieure à 62 dB(A) en Ln, soit près d'un tiers de l'ensemble (800/2440).

Sur la période 2011-2015 du PPBE du CG 93, des actions expérimentales seront menées afin de tester la mesure d'isolation des façades des immeubles qui est souhaitée pour les secteurs prioritaires. Selon les résultats, à partir de 2015, une intervention au droit de la rue Jacques Duclos est donc envisageable. Selon les estimations actuelles du Département, elle pourrait conduire à une réduction de 50 % des populations qui sont aujourd'hui surexposées sur cette voie, soit 400 habitants et donc 16,5 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit routier en période nocturne.

Rappelons que le mode de calcul employé surestime l'exposition des habitants, de sorte à ce que le chiffre réel doit vraisemblablement être plus proche de la moitié des estimations fournies. Par ailleurs, les CBS de la ville d'Aulnay-sous-Bois ayant été réalisées avant la fin des travaux de requalification de l'ex-RN2 en boulevard urbain, la surexposition au bruit routier en période nocturne est aujourd'hui certainement inférieure au chiffre des 2 440 habitants, dans la mesure où l'on estime que les travaux engagés ont conduit à une diminution de 3 à 5dB(A) des niveaux sonores de cette voie.

Périmètre de ZAC Définition en cours Logements projetés Services publics Commerces Par vision Pa

Réaménagement du terre-plein central de l'ex-RN-2

Source: PRU de la ville d'Aulnay-sous-Bois

Un parc urbain et un parking paysager ont été aménagés sur les délaissés de l'ex-RN2 Ouest et ont été livrés à l'été 2012. En accompagnement du pôle de centralité, des voiries sont créés et une place du marché est réalisée ; les travaux sont en cours et s'achèveront fin 2013 ; le transfert du marché de la Rose des vents est prévue courant 2015. Le terrain Est de l'ex-RN2 était initialement destinée à l'implantation d'activités économiques. Mais le projet du métro automatique l'a finalement identifié comme terrain d'accueil de la gare du métro automatique.

→ Une amélioration de l'environnement sonore global

Selon l'analyse des CBS, environ 18 % de la population est soumise à des niveaux de bruits supérieurs au seuil de « confort » de 65dB(A) en Lden, 25 % en Ln, 55 65dB(A).

La politique de mise en place de « zones 30 » - ces dernières représentant aujourd'hui un quart du réseau routier local (46 km) - a d'ores et déjà permis de réduire les niveaux de bruit des secteurs concernés, dans la mesure où une diminution de la vitesse - de 70 km/h à 50 km/h par exemple - entraine une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A).

La poursuite de cette politique, dans le cadre de l'objectif de mise en œuvre du « concept multimodal de déplacements » porté par le PADD et la mise en place d'une charte des « constructions durables », devrait permettre de réduire les situations de surexposition au bruit routier, notamment en période diurne, de manière significative (7 040 habitant étaient concernés selon les CBS de 2007). La rénovation du quartier de la gare, qui prévoit notamment de faciliter l'usage des modes doux, devrait également participer à cet objectif.

→ Une réduction des points noirs bruits « fer »

Pour ce qui est de la réduction des points noirs bruits liés au trafic ferroviaire, la rénovation du matériel roulant portée par le projet « RER B + » pourrait entrainer une réduction de 5 à 10 dB(A) des niveaux sonores.

En décembre 2005, la Commission européenne a adopté la Spécificité Technique d'Interopérabilité (STI) « bruit » visant exclusivement le matériel roulant. Entrée en vigueur depuis juin 2006, elle prévoit des niveaux de bruit à ne pas dépasser pour chaque type de matériel roulant. Elle s'applique aux nouveaux matériels roulants et à ceux renouvelés ou réaménagés.

L'ensemble du matériel roulant sera rénové dans le cadre du projet « RER B + ». Les études conduites par ailleurs ont indiqué indiquent que les actions sur le matériel roulant présentent, dans l'absolu, un meilleur rapport coût/efficacité que les actions sur l'infrastructure. Pour les nouveaux matériels équipés de semelles de frein en matériau composite ou de disques, une réduction de l'énergie sonore de 5 à 10 dB(A) a notamment été obtenue.

Sur le territoire, 800 habitants sont soumis à des nuisances liées au bruit ferroviaire comprises entre 65 et 70 dB(A) en Ln et 400 à des nuisances supérieures 70 dB(A). Dans l'hypothèse ou une réduction minimale de 5 dB(A) était obtenue par la rénovation du matériel roulant, on peut donc penser qu'au moins 400 habitants ne seraient plus en situation de point noir bruit nocturne, soit une baisse potentielle de 30 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit ferroviaire en période nocturne.

c. Synthèse et objectifs

Sur une population d'environ 80 000 habitants, environ 8,8 % est considérée comme étant soumise à des niveaux supérieurs à la limite réglementaire par la route en 2007 et 1,27 par le fer selon l'indicateur Lden, respectivement 3,50 et 1,87 % en période nocturne (Ln).

Pour mémoire, d'après les CBS de la ville réalisées par le CG983 en 2007 :

- 7 040 habitant étaient surexposés en période globale au bruit routier, >68 dB(A);
- 2 440 habitant étaient surexposés en période nocturne au bruit routier, >62 dB(A);
- 1 020 habitant étaient surexposés en période globale au bruit ferroviaire, >73 dB(A);
- 1 200 habitant étaient surexposés en période nocturne au bruit ferroviaire, >65 dB(A).

> Une amélioration de l'environnement sonore alobal

Selon l'analyse des CBS, environ 18 % de la population est soumise à des niveaux de bruits supérieurs au seuil de « confort » de 65dB(A) en Lden, 25 % en Ln, 55 65dB(A).

La politique de mise en place de « zones 30 » - ces dernières représentant aujourd'hui un quart du réseau routier local (46 km) - a d'ores et déjà permis de réduire les niveaux de bruit des secteurs concernés, dans la mesure où une diminution de la vitesse - de 70 km/h à 50 km/h par exemple - entraine une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A).

La poursuite de cette politique, dans le cadre de l'objectif de mise en œuvre du « concept multimodal de déplacements » porté par le PADD et la mise en place d'une charte des « constructions durables », devrait permettre de réduire les situations de surexposition au bruit routier, notamment en période diurne, de manière significative (7 040 habitant étaient concernés selon les CBS de 2007). La rénovation du quartier de la gare, qui prévoit notamment de faciliter l'usage des modes doux, devrait également participer à cet objectif.

→ Une réduction des points noirs bruits « fer »

Pour ce qui est de la réduction des points noirs bruits liés au trafic ferroviaire, la rénovation du matériel roulant portée par le projet « RER B + » pourrait entraîner une réduction de 5 à 10 dB(A) des niveaux sonores.

En décembre 2005, la Commission européenne a adopté la Spécificité Technique d'Interopérabilité (STI) « bruit » visant exclusivement le matériel roulant. Entrée en vigueur depuis juin 2006, elle prévoit des niveaux de bruit à ne pas dépasser pour chaque type de matériel roulant. Elle s'applique aux nouveaux matériels roulants et à ceux renouvelés ou réaménagés.

L'ensemble du matériel roulant sera rénové dans le cadre du projet « RER B + ». Les études conduites par ailleurs ont indiqué indiquent que les actions sur le matériel roulant présentent, dans l'absolu, un meilleur rapport coût/efficacité que les actions sur l'infrastructure. Pour les nouveaux matériels équipés de semelles de frein en matériau composite ou de disques, une réduction de l'énergie sonore de 5 à 10 dB(A) a notamment été obtenue.

Sur le territoire, 800 habitants sont soumis à des nuisances liées au bruit ferroviaire comprises entre 65 et 70 dB(A) en Ln et 400 à des nuisances supérieures 70 dB(A). Dans l'hypothèse ou une réduction minimale de 5 dB(A) était obtenue par la rénovation du matériel roulant, on peut donc penser qu'au moins 400 habitants ne seraient plus en situation de point noir bruit nocturne, soit une baisse potentielle de 30 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit ferroviaire en période nocturne.

c. Synthèse et objectifs

Sur une population d'environ 80 000 habitants, environ 8,8 % est considérée comme étant soumise à des niveaux supérieurs à la limite réglementaire par la route en 2007 et 1,27 par le fer selon l'indicateur Lden, respectivement 3,50 et 1,87 % en période nocturne (Ln).

Pour mémoire, d'après les CBS de la ville réalisées par le CG983 en 2007 :

- 7 040 habitant étaient surexposés en période globale au bruit routier, >68 dB(A);
- 2 440 habitant étaient surexposés en période nocturne au bruit routier, >62 dB(A);
- 1 020 habitant étaient surexposés en période globale au bruit ferroviaire, >73 dB(A);
- 1 200 habitant étaient surexposés en période nocturne au bruit ferroviaire, >65 dB(A).

Le Conseil Général précise qu'il s'agit là de valeurs calculées et que « le nombre de personnes réellement exposées à un niveau de bruit est certainement plus proche de la moitié de la valeur que de la valeur elle-même, »

En se fondant sur ces estimations, il est possible d'envisager que les opérations présentées ci-dessous, contribuent ou ont déjà contribué à réduire les niveaux de bruit. Dans le cadre de son PPBE, la Ville d'Aulnay-sous-Bois s'engage à suivre l'ensemble de ces opérations afin d'améliorer l'ambiance sonore du territoire :

- isolation des façades du secteur prioritaire de la RD-44 rue Jacques Duclos: réduction de 400 habitants, soit 16,5 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit routier en période nocturne;
- requalification de l'ex-RN2 en boulevard urbain : diminution de l'ordre de 3 à 5dB(A) des niveaux sonores de la voie ;
- rénovation du matériel roulant portée par le projet « RER B + »: sur la base d'une réduction minimale de 5 dB(A), environ 400 habitants ne seraient plus en situation de Point Noir Bruit nocturne, soit une baisse potentielle de 30 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit ferroviaire en période nocturne.

A ces projets affectant les grandes sources de nuisance du territoire, il convient de tenir compte de la a mise en place de nombreuses « zones 30 » par la ville. Or, selon le Guide du bruit des transports terrestres publié par le CERTU, dans le cas d'une réduction de vitesse de 50 à 30 km/h, le gain attendu sur un revêtement standard sera de 3,4 dB(A) environ.

La Ville n'étant pas compétente pour ce qui est de la gestion des grandes sources de nuisance sonores sur territoire (infrastructures de transport terrestres), les actions proposées dans le cadre du PPBE étendent avant tout créer un cadre favorable au traitement de la thématique bruit sur le territoire : améliorer les connaissances et les pratiques, ne pas exposer de nouvelles population et travailler pleinement avec les partenaires.

Actions & Continuion Création d'une cellule de veille sur les nuisances sonores Affiner et mettre à jour les données des CBS relative à l'exposition des populations. Réaliser des études qualitatives complémentaires Réduire l'exposition des bâtiments Évaluation de l'exposition sonore et des besoins communaux sensibles de protection de 3 à 14 bâtis sensibles surexposés en Lden et de 0 à 6 en Ln. Renforcer la protection acoustique Ne pas augmenter le nombre des habitants dès la conception des bâtiments exposés aux nuisances. Agir sur le traitement des voies Sur les voies autorisant un trafic > 60 km/h, une communales réduction du bruit de roulement peut aller jusqu'à 9 dB(A) selon le CERTU. Renforcer le contrôle des véhicules Respect des vitesses dans les zones 30 et en période nocturne. là où le trafic est plus fluide et l'incidence de la diminution de la vitesse plus importante sur le bruit.

	À LA	Développer le critère « acoustique » dans les marchés de fournitures	Améliorer l'ambiance sonore globale du territoire.
	RÉDUCTION « À LA SOURCE »	Intégrer la lutte contre bruit dans le PLU	Ne pas augmenter le nombre des habitants exposés aux nuisances et préserver les zones calmes.
	RÉDU	Réduire les nuisances liées au trafic automobile	Améliorer l'ambiance sonore globale du territoire.
	TION.	Informer et sensibiliser les habitants	Affiner les données des CBS relative à l'exposition des populations
	SENSIBILISATION	Former les services de la Ville à la prise en compte du bruit	Ne pas augmenter le nombre des habitants exposés aux nuisances. Améliorer l'ambiance sonore globale du territoire.
	PARTENARIAT	Adhérer à l'association Bruitparif	Mutualiser les moyens. Affiner et mettre à jour les données des CBS relative à l'exposition des populations.
	PARTE	Mobiliser les partenaires institutionnels	Réduire les principales sources de nuisances sonores du territoire liées à la présence des principales infrastructures de transport terrestre.

Sur ces bases, la mise en place du PPBE combinée à la réalisation des projets exposés précédemment, doit permettre d'atteindre les trois objectifs suivant :

- une réduction, à minima, de 25 % des populations surexposées au bruit routier en période nocturne selon les estimations des CBS 2007;
- une réduction de 30 % de l'ensemble des habitants surexposés au bruit ferroviaire en période nocturne;
- une réduction, à minima, de 20 % des populations surexposées au bruit routier en période globale selon les estimations des CBS 2007.



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Ville d'Aulnay-sous-Bois

93005



RÉSUMÉ NON TECHNIQUE

La lutte contre le bruit, un facteur d'amélioration du cadre de vie

La réduction des nuisances sonores constitue aujourd'hui en objectif majeur des politiques d'amélioration du cadre de vie urbain. Le bruit, dont les origines sont multiples, est en effet un facteur de stress environnemental dont les impacts sur la santé sont reconnus : troubles du sommeil et de l'audition, perte d'attention et augmentation de la fatique notamment.

Améliorer la qualité sonore d'un territoire implique d'agir sur l'ensemble des sources de « bruit » afin de limiter les émissions sonores générées par les transports, l'industrie, etc. Cet objectif requière une approche transversale et coordonnée de l'action publique - de l'urbanisme à l'isolation des bâtiments, en passant par le revêtement de la voirie et l'organisation des déplacements, afin d'une part, d'atténuer les nuisances existantes, d'autre part, de ne pas exposer de nouvelles populations.

Le trafic routier, principal facteur de dégradation de la qualité sonore du territoire

Appartenant à la zone dense de l'agglomération parisienne, le territoire d'Aulnay-sous-Bois est marqué par la présence - ou la proximité immédiate - d'importantes infrastructures de transport : A3, A1, A104, ex-RN2, ligne du RER B, proximité des aéroports du Bourget et de Roissy Charles de Gaulle, etc.

L'analyse des cartes de bruit stratégique - établies par le Département de la Seine Saint Denis -, révèle que les principales causes de dégradation de la qualité sonore du territoire sont liées au trafic routier.

Les principales infrastructures et secteur à enjeux identifiés sont : l'A3, en bordure des secteurs pavillonnaires situés au Sud-Ouest de la ville ; la RD-44, au droit de l'avenue Jacques Duclos ; la RD-115, au niveau de la route de Mitry et à proximité de la gare ; l'ex-RN-2, au niveau du boulevard Marc Chagall et de la rue Paul Cézanne.

Ainsi, à l'exception des tronçons autoroutiers, dont la gestion est assurée par l'Etat, l'essentiel des voies les plus bruyantes relève de la compétence du CG 93.

Les nuisances générées par les infrastructures ferroviaires ne sont pas à négliger, mais celles-ci sont nettement plus localisées, se concentrant presque exclusivement autour de la gare SNCF.

De leur côté, les nuisances générées par les deux aéroports sont faibles et ne constituent pas un enjeu majeur, que ce soit en termes d'intensité sonore et de populations exposées. De la même manière, l'impact des nuisances sonores liées aux activités industrielles est également limité, ce qui s'explique par une organisation urbaine qui a très largement séparée les activités de l'habitat.

Les grands principes du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

Afin de répondre au plus près des enjeux révélés par le diagnostic sonore du territoire, la Ville d'Aulnay-sous-Bois a souhaité que son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) respecte trois grands principes complémentaires : être exhaustif, économe et exemplaire.

Être exhaustif signifie que le présent PPBE s'attache à agir sur l'ensemble des sources de nuisances aujourd'hui identifiées sur le territoire.

Parallèlement, dans un contexte marqué par la crise des finances publiques, le PPBE entend faire bon usage des ressources municipales, en privilégiant notamment :

- le développement d'une culture « bruit » sur le territoire, tout particulièrement en matière d'aménagement urbain, afin de limiter toute surexposition nouvelle des populations, plutôt que de s'orienter dès à présent vers des solutions de corrections très couteuses;
- le travail en réseau avec les différents acteurs du « bruit » impliqués sur le territoire pour favoriser la mise en commun des moyens (de mesure, de communication, etc.).
- le respect le principe du «pollueur-payeur», en limitant l'engagement financier de la Ville aux activités, équipements et bâtiments relevant de sa compétence et en sollicitant l'appui logistique et financier des partenaires publics (État, Région, Département) dès que cela est possible.

Dans un même souci d'efficacité, et afin d'encourager et de mobiliser les partenaires privés du territoire, la Ville s'engage à être exemplaire dans ses pratiqués en matière de lutte contre le bruit. Le présent PPBE vise ainsi à limiter au maximum les sources de nuisances générées par l'exécution des compétences de la Ville.

La définition des « zones calmes », une mesure phare du PPBE

Conformément à ses obligations règlementaires, le PPBE d'Aulnay-sous-Bois définit le périmètre des « zones calmes » du territoire. Il s'agit des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels la Ville souhaite maîtriser l'évolution des nuisances sonores.

En plus de l'ensemble des parcs et jardins de la ville, l'ensemble des zones pavillonnaires du territoire est identifié par le PPBE en tant que zone calme. Au total, près de 50 % du territoire est ainsi identifié en tant que « zone calme ».

En conséquence, le service de l'urbanisme tiendra compte de ces « zones calmes », en intégrant notamment la nécessité de préserver l'ambiance sonore de ces espaces dans l'ensemble de ses actions, et en effectuant des études spécifiques dès qu'un projet susceptible d'être bruyant sera envisagé à proximité.

Des actions complémentaires

La définition d'un large périmètre pour les « zones calmes » - mesure phare du fait de l'importance des surfaces concernées -, s'accompagne des différentes mesures qui constituent le plan d'actions à proprement parler du PPBE.

Ainsi, en matière de suivi de l'évolution de l'ambiance sonore du territoire, une cellule de veille sur les nuisances sonores sera notamment créée au sein de la Ville et des enquêtes complémentaires seront menées auprès des habitants.

Des actions visant à améliorer l'existant sont également inscrites dans le PPBE, notamment la réduction de l'exposition des bâtiments communaux sensibles comme les écoles.

De manière complémentaire, l'achat de matériels à faible nuisance sonore par la Ville et une meilleure prise en compte du bruit dans le Plan Local d'urbanisme (PLU), sont autant de mesures qui participeront à réduire le bruit « à la source ».

Enfin, de nombreuses actions de sensibilisation (formation des services de la Ville à la prise en compte du bruit, sensibilisation des habitants, notamment des scolaires), et la recherche de partenariats forts (adhésion à l'association Bruitparif), viennent compléter et renforcer le dispositif d'ensemble du PPBE,

Un programme d'actions engagé sur 5 ans

Le PPBE d'Aulnay-sous-Bois sera engagé pour une période de 5 ans (2013-2017).

Il donnera lieu à un bilan d'étape en 2015, afin d'appréhender les premières améliorations et de compléter le plan d'actions, en fonction des évolutions sonores qui auront été constatées sur le territoire.