



Le Francilophone

LETTRE D'INFORMATION DE BRUITPARIF,
LE CENTRE D'ÉVALUATION TECHNIQUE DE
L'ENVIRONNEMENT SONORE EN ÎLE-DE-FRANCE

#31

2^{ÈME} TRIMESTRE 2020



AU SERVICE DES COLLECTIVITÉS

QUI FAIT QUOI ?

LES CSB ET LES PPBE

DES ACTEURS ENGAGÉS

UN SOUTIEN QUOTIDIEN



Un mur antibruit à Montigny-le-Bretonneux

Le long de l'autoroute A10, un mur antibruit de 460 mètres de long sera bientôt édifié pour protéger les riverains des nuisances sonores induites, ceci grâce au financement de la Communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (78) et de la Ville de Montigny-le-Bretonneux (78). Les travaux ont débuté en mars 2020 et devraient durer huit mois, pour un coût total de 1,5 million d'euros. Les habitants du quartier du Pas-du-Lac sont les premiers concernés par cet équipement, l'autoroute A10 se trouvant seulement à quelques dizaines de mètres de certaines de leurs habitations.

La consultation sur le PPBE du Val-de-Marne terminée

Après élaboration par les services du Conseil départemental, avec le soutien de Bruitparif, le projet de Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) du Val-de-Marne a été approuvé le 16 décembre 2019 et a fait l'objet d'une consultation du public entre le 6 février et le 6 avril 2020. Ce PPBE porte sur les abords des routes départementales dont le trafic est de plus de trois millions de véhicules par an. La cartographie montre une baisse du nombre de personnes exposées par rapport à 2014 et les actions du PPBE favorisent notamment le report modal, la poursuite des aménagements routiers et l'actualisation des Plans de déplacement dans le département.

Nouveau rapport européen

L'Agence européenne pour l'environnement (AEE) a remis le 5 mars 2020 son rapport « Le bruit en Europe — 2020 ». Il rappelle que la route est la première source de pollution sonore en Europe et fait le point sur les tendances 2012-2017. Ses projections tablent sur une hausse des nuisances sur la décennie à venir, et il précise que plus d'un Européen sur cinq est exposé à des niveaux sonores dangereux pour la santé selon les critères de l'Organisation mondiale de la santé : 113 millions de personnes sont en particulier exposés dans l'Union européenne à des niveaux de bruit routier de plus de 55 dB(A) Lden sur le long terme. Tous bruits confondus, l'AEE rappelle que cette exposition excessive est responsable de 12 000 décès prématurés et de plus d'un million d'années de vie en bonne santé perdues par an, et liste les mesures prises pour s'efforcer de réduire les nuisances sonores, notamment en ville. (👁 www.bruitparif.fr/le-bruit-en-europe-2020-dernier-rapport-de-l-ae)

Nouvelle méthode européenne de calcul des impacts sanitaires du bruit

Le 4 mars 2020, la Commission européenne a adopté la directive 2020/367, qui modifie l'annexe III de la directive 2002/49/CE portant sur les méthodes d'évaluation des effets nuisibles du bruit dans l'environnement. Ce faisant, le droit européen reprend les nouvelles courbes dose-réponse publiées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) dans son rapport d'octobre 2018. Les relations dose-effet retenues portent sur la gêne, les perturbations du sommeil pour les trois types

de bruit (routier, ferré et aérien), le risque de cardiopathies ischémiques étant de plus évalué pour le bruit routier. Pour mémoire, Bruitparif a anticipé ces évolutions en publiant dès février 2019 son étude « Impacts sanitaires du bruit des transports au sein de la zone dense francilienne », ceci en s'appuyant sur les nouvelles relations dose-effet de l'OMS. (👁 www.bruitparif.fr/la-commission-europeenne-fixe-les-methodes-d-estimation-des-effets-nuisibles-du-bruit)

L'AGENDA

9 juin :

Webinar d'information et de sensibilisation à destination des collectivités et des membres de Bruitparif, sur le thème « Bruit : enjeux et solutions ».

👁 www.bruitparif.fr/inscrivez-vous-a-la-journee-bruitparif-du-9-juin

17 juin :

Conseil d'administration de Bruitparif

1^{er} juillet :

Assemblée générale de Bruitparif



” édito

Parce qu'elles sont en prise directe avec leurs territoires, les collectivités locales sont en première ligne dans la prévention et la lutte contre le bruit : transports, activités, voisinage, loisirs... Autant de domaines dans lesquels elles sont compétentes et engagées, en Île-de-France comme ailleurs.

C'est pourquoi nous avons décidé de consacrer ce numéro du Francilophone aux prérogatives et aux actions des collectivités territoriales.

En premier lieu, ces pages vous indiqueront quelle est la répartition des compétences des différentes collectivités en termes de bruit. Aux côtés des obligations relatives à l'élaboration, l'adoption et la mise en œuvre des Cartes stratégiques du bruit (CSB) et des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), nous y rappelons les prérogatives incontestables du maire en matière de bruit. Élu préféré des Français, il est aussi le plus proche de ses concitoyens et dispose de pouvoirs étendus pour défendre la tranquillité publique.

Votre magazine vous explique ensuite ce qu'il faut entendre précisément sous les acronymes CSB et PPBE, et présente le rôle d'accompagnement technique de Bruitparif en la matière en Île-de-France : un service de taille apporté aux collectivités compétentes ou qui souhaitent se saisir volontairement de la démarche de planification territoriale du bruit.

Par la suite, nous vous présentons un panorama — non exhaustif — de mesures prises par un certain nombre de collectivités franciliennes, depuis l'échelle de la commune jusqu'à celle de la Région : en allant de la favorisation des circulations douces à la lutte contre les points noirs de bruit, en passant par l'information des populations et la mise en place d'enrobés phoniques sur les axes routiers. Entre autres.

Vous prendrez ensuite connaissance de la nature du soutien apporté par Bruitparif aux territoires d'Île-de-France, qu'il s'agisse d'être leur partenaire dans l'élaboration des PPBE, de la promotion des grandes problématiques du bruit, de

la valorisation des solutions existantes ou encore de la sensibilisation à déployer auprès des plus jeunes.

Enfin, nous vous présentons en bref la révision par la Commission européenne de la méthodologie de calcul des effets sanitaires du bruit, qui devra au plus tard être mise en œuvre en 2022 par les États membres. Un point essentiel, notamment lorsqu'il s'agit de dresser des diagnostics experts des enjeux territoriaux pour mieux hiérarchiser les priorités, comme le propose Bruitparif.

Cette fois encore, c'est ainsi un dossier de taille que nous proposons à votre intérêt. N'hésitez pas à nous faire part de vos remarques ou questions !



Didier Gonzales

*Président de Bruitparif
Conseiller régional d'Île-de-France
Maire de Villeneuve-le-Roi
(Val-de-Marne)*

Qui fait quoi ?

La répartition de la compétence Bruit est complexe. Aux côtés des Établissements publics de coopération intercommunale figurent les maires, premiers dépositaires de cette mission à l'échelon local.



En France, la répartition des responsabilités politiques en ce qui concerne le bruit est assez complexe, notamment du fait de l'interpénétration entre les réglementations d'origines nationale et européenne.

Directive européenne : les autorités compétentes

Pour les bruits provenant de l'environnement — transports et grandes industries —, la directive 2002/49/CE joue un rôle structurant. Ce texte promeut essentiellement l'établissement de cartes de bruit harmonisées et la mise en œuvre de plans d'actions visant à prévenir et à réduire l'exposition au bruit, tout en identifiant les zones calmes. Ces cartes et plans doivent être révisés au minimum tous les cinq ans.

En France, le Code de l'Environnement définit donc les autorités qui ont obligation d'élaborer et d'adopter leurs Cartes stratégiques de bruit et/ou leurs Plans de prévention du bruit dans l'environnement (CSB et PPBE, [pp. 6-7](#)). Il s'agit :

→ de l'État, pour la réalisation des CSB le long des grandes infrastructures ;

→ de l'État et des autres gestionnaires d'infrastructures pour l'élaboration des PPBE des grandes infrastructures (routes et autoroutes, aéroports, voies ferrées) ;

→ des métropoles, communautés urbaines de plus de 100 000 habitants et communautés d'agglomération de plus de 100 000 habitants et dont la densité de population est supérieure à 1000 habitants/km², pour la réalisation des CSB et des PPBE dits d'agglomérations, qui concernent l'ensemble des voies routières, axes ferroviaires et aéroports de leur territoire, quels que soient leurs trafics.

En Île-de-France, ce sont ainsi les préfets de départements qui sont compétents pour les CSB et les PPBE des infrastructures routières nationales où circulent plus de trois millions de véhicules par an, pour les voies ferrées où circulent plus de 30 000 trains par an et pour les trois grands aéroports (Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget), les PPBE des autres voies de plus de trois millions de véhicules par an relevant toutefois de la compétence des sociétés d'autoroutes (pour les autoroutes concédées), des conseils départementaux (pour les voiries départementales), communes ou intercommunalités concernés (en tant que

gestionnaires des voies locales). Quatorze intercommunalités franciliennes sont en outre compétentes pour les CSB et PPBE dits d'agglomérations ([p. 6](#)).

Le rôle central du maire

À l'échelon local, la gestion du bruit et des nuisances sonores ressort pour l'essentiel du pouvoir de police du maire, ceci au titre de son rôle de protecteur de la tranquillité publique. Il lui est donc possible de prendre des arrêtés municipaux adaptés. Les bruits concernés sont très variés : activités, voisinage, chantiers, loisirs, transports, etc. Ces pouvoirs peuvent être transférés en partie au président de l'Établissement public de coopération intercommunale, notamment en ce qui concerne les activités ayant lieu sur les voies publiques.

Le maire peut prendre des dispositions locales pour restreindre la circulation des poids lourds dans le temps et/ou l'espace. La délivrance de



De multiples plans concernés

En parallèle des PPBE, plusieurs documents de planification territoriale peuvent concourir fortement à l'action publique contre le bruit. Au premier rang, les Plans Climat Air Énergie territoriaux (PCAET), obligatoires dans les Établissements publics de coopération intercommunale de plus de 20 000 habitants. La raison en est simple : les principales sources des émissions de gaz à effet de serre, tout comme de polluants atmosphériques, figurent aussi parmi les grands émetteurs de bruit.

Il est donc possible et tout à fait conseillé de prévoir un volet Bruit dans le cadre des PCAET. À la clé, des mesures convergentes telles que la réduction de la vitesse, la promotion des circulations douces ou le remplacement du matériel roulant, sans oublier la conjugaison des isolations thermique et phonique des bâtiments. Les PCAET favorisent aussi de plus en plus les solutions de végétalisation urbaine : si elles sont favorables à la lutte contre les îlots de chaleur urbains, elles sont aussi souvent propices à l'amélioration des ambiances sonores. Et parmi les plans qui peuvent comporter un volet Bruit, on peut notamment penser aux Plans de déplacement, aux Plans locaux Énergie, aux Plans locaux d'urbanisme ou encore aux Plans départementaux de l'habitat. Une démarche d'harmonisation des plans territoriaux dont s'est notamment saisi le Département du Val-de-Marne (👁 p. 2).

Pour aller plus loin : www.ademe.fr/convergence-actions-bruit-climat-air-energie-planification-performante

Le siège de la Commission européenne, à Bruxelles. La réglementation de l'Union européenne est structurante pour la prévention du bruit dans l'environnement.



permis de construire peut aussi faire l'objet de prescriptions municipales particulières quand il s'agit d'anticiper la survenue de conflits d'usage liés au bruit. Et à noter que si le préfet de département détient par exemple le pouvoir de police pour ce qui concerne les débits de boisson, les établissements diffusant des sons amplifiés ou les événements sportifs, rien n'empêche le maire d'apporter des restrictions supplémentaires en fonction des circonstances locales.

Par ailleurs, tout comme la police nationale et la gendarmerie, le maire en tant qu'officier de police judiciaire et les polices municipales peuvent relever et pénaliser les infractions liées au niveau

sonore émis par les véhicules ou encore à des tapages nocturnes ou à des activités de loisirs bruyantes (bruits émis par la clientèle d'établissements, notamment). Les agents publics assermentés peuvent le cas échéant effectuer des contrôles à l'oreille (pour les bruits de comportement par exemple) et des mesures sonométriques (pour les bruits d'activités) pour attester les situations. Enfin, dans tous ces domaines d'action, les communes jouent aussi un rôle important de sensibilisation et de prévention, pouvant dans certains cas adopter et partager des documents tels que des chartes de bon voisinage.

De nombreux acteurs impliqués

La liste des autorités et organismes intervenant dans la politique relative au bruit n'est pas close pour autant. Tout d'abord et au titre de la clause de compétence générale, toutes les collectivités peuvent s'inscrire volontairement dans la mise en œuvre de CSB et de PPBE. À noter qu'en parallèle des plans spécifiquement dédiés au bruit, des volets Bruit peuvent être inclus dans d'autres documents de planification (👁 encadré).

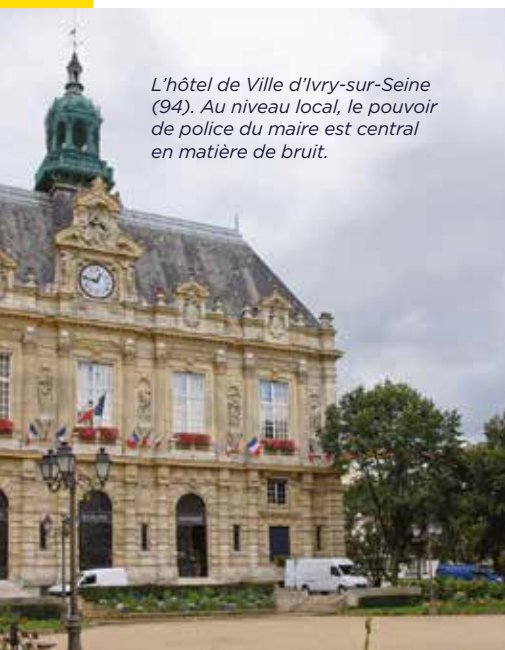
Par ailleurs, de nombreux acteurs publics interviennent

ou peuvent intervenir *via* leurs champs d'action propres. Il en va ainsi du Conseil régional, compétent pour les transports, les lycées et l'aménagement du territoire, ou encore des Conseils départementaux, qui le sont par exemple pour les collèges. La Direction générale de l'aviation civile a quant à elle entre autres missions le devoir d'établir les Plans d'exposition au bruit et les Plans de gêne sonore des grands aéroports. Quant à l'action de réduction des Points noirs de bruit, elle relève des gestionnaires d'infrastructures. Entre autres domaines d'intervention dédiés.

Enfin et surtout, les compétences se retrouvent intriquées du point de vue de l'action concrète : un PPBE communautaire peut par exemple prévoir d'améliorer la situation pour une voie située sur son territoire, mais devra collaborer avec la ou les communes concernées si celle-ci est restée communale. Dans le même esprit, l'installation d'un mur antibruit le long d'une voie ferrée implique le plus souvent la collaboration — et les cofinancements — du gestionnaire (SNCF Réseau ou RATP), de l'État, de la Région et des collectivités concernées. Et ainsi de suite.

👁 **Pour aller plus loin :** www.bruit.fr/collectivites

L'hôtel de Ville d'Ivry-sur-Seine (94). Au niveau local, le pouvoir de police du maire est central en matière de bruit.



CSB et PPBE : ce dont on parle

CSB et PPBE sont les deux principaux documents de la prévention du bruit dans l'environnement : leur élaboration exige technicité, partenariats et transparence.

En matière d'analyse et de prévention du bruit dans l'environnement, la loi définit clairement les autorités obligatoirement compétentes (👁️ p. 4). En Île-de-France, 14 intercommunalités sont tenues de réaliser et d'adopter leurs Cartes stratégiques du bruit (CSB) et leurs Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) : la Métropole du Grand Paris, les communautés d'agglomérations de Paris-Vallée de la Marne, Saint-Germain Boucles de Seine, Versailles Grand Parc, Saint-Quentin-en-Yvelines, Cœur d'Essonne Agglomération, Paris-Saclay, Grand Paris Sud, Val d'Yerres Val de Seine, Cergy-Pontoise, Plaine Vallée, Roissy Pays de France et Val Parisis ainsi que la communauté urbaine de Grand Paris Seine et Oise.

La modélisation à l'origine des CSB

« Les CSB ont pour but d'apporter des documents cohérents pour évaluer l'exposition au bruit de la population européenne, d'informer le public et de servir de base à l'élaboration des PPBE, résume Fanny Mietlicki, directrice de Bruitparif. Les documents à fournir comprennent d'abord les représentations graphiques : elles doivent rendre compte à minima des moyennes d'exposition annuelles en L_{den} et L_n , par tranches de 5 dB(A), et faire figurer les zones de dépassement des valeurs limites. Il faut aussi fournir les tableaux statistiques d'exposition au bruit et un résumé non technique, qui présente les méthodes utilisées et

apporte une synthèse des résultats. »

Les bruits qui doivent être obligatoirement pris en compte par les CSB sont les bruits liés aux transports et aux installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation et potentiellement bruyantes. Comme c'est le cas pour les PPBE, les CSB doivent être mises à jour au moins tous les cinq ans.

Les CSB sont issues de la modélisation informatique établie à partir de données multiples : topographie (relief, bâtiments, etc.) et informations sur les circulations (débits, vitesses, revêtements, caractéristiques des rails, etc.) « En Île-de-France, une coordination forte a été mise en place entre Bruitparif et les services de l'État depuis la troisième échéance européenne (2017-2018) afin de mettre à disposition de tous un référentiel commun, d'apporter aux collectivités l'ensemble des documents devant être arrêtés et de mutualiser les moyens techniques, ce qui permet de réaliser des économies d'échelle », poursuit Fanny Mietlicki.

Pour y parvenir et en lien étroit avec ses partenaires, Bruitparif a développé une méthodologie rigoureuse qui implique un très important travail sur les données d'entrée. Pour la route, Bruitparif modélise le bruit produit par les infrastructures où circulent moins de trois millions de véhicules, avant agrégation avec les cartes produites par l'État (CEREMA DTer IDF) et par la Ville de Paris. « Les cartes de bruit ferré sont produites par le CEREMA DTer IDF et par

La CSB de la zone dense, en cumul.



Une plateforme web pour consulter les PPBE en Île-de-France

Bruitparif vient de mettre en place une plateforme web dédiée qui permet de consulter l'ensemble des PPBE approuvés qui s'appliquent en chaque point du territoire d'Île-de-France, qu'ils émanent de l'État, des gestionnaires ou des intercommunalités. Pour vous y rendre : <http://ppbe.bruitparif.fr>.



la RATP avant sommation énergétique par Bruitparif, explique Fanny Mietlicki. Nous recevons aussi les cartes des trois grands aéroports franciliens que produit ADP pour le compte de la DGAC et les complétons par nos propres mesures et estimations. »

Par la suite, les CSB des différentes sources de bruit sont intégrées par Bruitparif au sein de son système d'information géographique (SIG), ce qui permet de calculer les niveaux de bruit en Lden et Ln pour l'ensemble des territoires renseignés, d'y dénombrer les populations et les établissements sensibles exposés par plage de niveaux sonores et par source de bruit, et de repérer en particulier ceux qui sont soumis aux dépassements des valeurs limites réglementaires. Cette opération est rendue possible grâce aux rapprochements entre les CSB et les données de décompte des populations par bâtiment fournies par l'Institut Paris Région, partenaire de Bruitparif.

Une fois ce travail accompli, les documents cartographiques, les statistiques d'exposition de la population et des établissements sensibles et le résumé non technique proposé par Bruitparif sont transmis aux autorités compétentes pour examen puis adoption en assemblée délibérante. L'ensemble des résultats approuvés sont alors rendus accessibles pour tous au sein de la plateforme Internet dédiée de Bruitparif : <http://carto.bruitparif.fr>.

Comment s'élaborent les PPBE ?

C'est alors qu'intervient la deuxième phase de mise en œuvre des obligations pour les autorités compétentes : l'élaboration des PPBE. Ces plans ont pour but de définir les actions locales à mettre en œuvre pour prévenir et si possible réduire le bruit dans l'environnement tout en protégeant les zones calmes, ceci en mettant en cohérence les politiques de l'urbanisme, des déplacements, etc.

Les PPBE doivent obligatoirement prendre en compte les bruits cartographiés, mais ils peuvent s'intéresser également à d'autres sources sonores telles que le voisinage, les loisirs, etc. Ils doivent présenter les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un dépassement des valeurs limites, ainsi que les mesures de prévention ou de réduction du bruit arrêtées durant les dix années précédentes et prévues pour les cinq ans à venir. À compter de la prochaine échéance (2022 pour les CSB et 2024 pour les PPBE), une estimation des impacts sanitaires liés au bruit sera rendue obligatoire ainsi que des bénéfices attendus en la matière des actions inscrites au PPBE (👁 p. 2).

« La première étape est celle du diagnostic préalable, rapporte Fanny Mietlicki. Il s'agit d'abord de recenser les informations existantes sur le territoire, premier pas vers l'analyse territorialisée qui consiste à faire émerger les éléments nécessaires à la prise de décision en hiérarchisant en particulier les zones à enjeux. La deuxième étape est celle de l'élaboration du plan d'actions proprement dit : il fixe les objectifs recherchés, précise les moyens d'action et le nombre de personnes concernées par ses différents volets. »

Enfin, le projet de PPBE doit être mis en consultation publique pendant une période de deux mois, avant d'être arrêté par les autorités compétentes et adressé au Préfet. Le plan final doit être rendu accessible à tous et comporte en annexe une synthèse des remarques du public. Il peut alors être mis en œuvre.

Encadré



La France mise en demeure par la Commission européenne

En France, l'adoption des CSB et des PPBE n'avance pas au rythme prévu par la directive 2002/49/CE, et c'est pourquoi la Commission européenne lui a adressé le 7 décembre 2017 une deuxième mise en demeure, la première datant de 2013. La Commission rappelait que des CSB devaient être dressées dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et notait que les plans d'action faisaient encore défaut « pour 58 agglomérations, ainsi que pour un grand nombre d'axes routiers, d'axes ferroviaires et d'aéroports majeurs ». Elle donnait deux mois à la France pour remédier à cette situation.

Depuis, l'État s'est engagé à résorber le retard pris dans la mise en œuvre des deux premières échéances de la directive européenne et s'emploie à remonter auprès de la Commission européenne les CSB et PPBE arrêtés. Dans le cas contraire, la France pourrait en effet être poursuivie devant la Cour de justice européenne et, en cas de condamnation, encourir des pénalités financières conséquentes.



Des acteurs engagés contre le bruit

En Île-de-France, les initiatives des collectivités pour réduire l'incidence du bruit sont nombreuses. Petit panorama d'actions de terrain qui portent leurs fruits.

Saint-Quentin-en-Yvelines : un diagnostic territorial renforcé

Dans le cadre de l'élaboration de son PPBE, la communauté d'agglomération Saint-Quentin-en-Yvelines (78) a concentré ses efforts sur le diagnostic territorial à l'échelle de ses douze communes, après analyse des CSB réalisées par Bruitparif. Pour cela, l'agglomération s'est appuyée sur un recensement des données auprès des collectivités, à travers des mesures, des enquêtes de terrain, mais aussi grâce à l'action de son conseil de développement, en lien avec les habitants. L'étape décisive a été la localisation et la hiérarchisation des zones à enjeux, qui a nécessité la mise en place d'une gouvernance dédiée avec les communes. Pour y parvenir, il a fallu créer une véritable dimension intercommunale en accompagnant le changement, les communes ayant jusqu'alors géré leurs propres plans.

Au final, le diagnostic territorial fait le point sur les mesures arrêtées au cours des dix dernières années, ainsi que sur les mesures pour les cinq ans à venir : actions à la source, mais aussi actions collectives, actions stratégiques de prévention ou encore mesures de préservation. À la clé, une gouvernance opérationnelle agile et articulée entre communes, intercommunalité, Département, Région et État.

MGP : priorité à la lutte contre le bruit



Avec l'adoption à l'unanimité de son Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), en décembre 2019, la Métropole du Grand Paris (MGP) a décidé de consacrer des moyens financiers importants à la lutte contre le bruit au regard des enjeux sanitaires que représente cette nuisance sur son territoire. Une enveloppe de 100 millions d'euros a été allouée pour mener à bien les actions sur la période 2019-2024. Elle devient la quatrième agglomération française sur les 45 obligées à approuver son PPBE de troisième échéance.

Les premières opérations financées concernent notamment le bruit ferroviaire, ceci à proximité de la gare de Vanves-Malakoff (92), de la cité Paul Éluard de Saint-Denis (93) et le long du RER A à Vincennes et Saint-Mandé (94). Dans les deux premiers cas, il s'agit d'ériger de nouveaux murs antibruit, et dans les communes de Vincennes et Saint-Mandé, des façades d'immeubles seront isolées à la suite de la consultation des habitants. En matière de bruit routier, la Métropole du Grand Paris cofinance avec l'Etat une étude pour mettre en place les meilleures solutions de réduction du bruit produit par l'autoroute A4 à hauteur de Charenton-le-Pont.

08

Enghien-les-Bains ralentit



La Ville d'Enghien-les-Bains (95) a pris des mesures fortes en termes de réduction du bruit, en particulier par le biais de la limitation de vitesse, ceci en cohérence avec la mise en œuvre de son Plan Vélo. Dans les zones dites de rencontre, où la vitesse est limitée

à 20 km/h, la priorité est donnée au piéton sur le vélo, au vélo sur la motocyclette, et ainsi de suite. Dans les zones à 30 km/h, les aménagements de voirie facilitent la circulation des vélos tant sur les voies à sens unique que sur les voies à double sens. Le marquage au sol est notamment sollicité, des feux tricolores à limitation de vitesse ont été installés et des contrôles seront mis en place.

Au gré des réaménagements de voirie, le profil de la chaussée est régulièrement modifié afin de favoriser le ralentissement et des enrobés phoniques sont installés pour limiter les bruits de roulement. Ces aménagements sont massifs, puisque dans 70 % de la commune, la vitesse maximale est inférieure à 50 km/h : et il est probable qu'à terme, toute la ville puisse être traitée en zone à 30 km/h.

Varennnes-Jarcy joue la transparence

Dans la petite commune de Varennnes-Jarcy (91, 2500 habitants), la population se plaint régulièrement du passage d'avions décollant de Paris-Orly auprès de ses élus. La commune a donc souhaité adhérer à Bruitparif pour objectiver ces nuisances en s'appuyant sur la neutralité et la technicité de l'association. Par cette adhésion, la municipalité fait aussi remonter les informations issues des citoyens et rend compte auprès d'eux du résultat des actions engagées : la municipalité s'est notamment engagée dans l'association PRISALT, qui propose de modifier les paramètres de montées lorsque les avions décollent face à l'est à Orly. Des mesures de bruit ont été effectuées par Bruitparif à l'été 2018 pour caractériser la situation, il en ressort notamment que lors des configurations par vent d'est, les survols génèrent un niveau de bruit de 44 dB(A) selon l'indicateur Lden au niveau de la commune, qui est prête à soutenir de nouvelles mesures en cas de test de nouvelles procédures d'envol : Varennnes-Jarcy joue ainsi la carte de la transparence vis-à-vis de sa population.



Les ambitions des Allées de Neuilly

L'avenue Charles-de-Gaulle, où circule la RN13, est un axe particulièrement emprunté : c'est là que la Ville de Neuilly-sur-Seine (92) a commencé à requalifier dix hectares d'espaces publics à travers le projet des Allées de Neuilly. En vue, le réaménagement complet des contre-allées passées en gestion communale. Le projet repose essentiellement sur la diminution de moitié de la voirie réservée aux voitures, la création d'une zone de rencontre à 20 km/h, la modification des sens de circulation afin de la réserver à la desserte locale.

Près de deux hectares d'espaces verts seront plantés pour améliorer l'ambiance environnementale. Des parements acoustiques ont déjà été installés au niveau du tunnel d'entrée-sortie du boulevard périphérique pour limiter les effets de résonance et une piste cyclable bidirectionnelle sera réalisée sur l'ensemble du linéaire. Point complémentaire, l'État s'est engagé à dérouler un enrobé acoustique sur la RN13 afin de limiter encore plus les nuisances. Des mesures préalables ont été effectuées en décembre 2018 par Bruitparif afin de disposer d'un point de référence avant travaux. Cinq points de mesure ont été installés de façon pérenne, tout au long des travaux et pour la suite, afin de documenter l'amélioration attendue de l'environnement sonore. La première phase des travaux est désormais terminée : rendez-vous en 2024 !

Des « méduses » en Haute Vallée de Chevreuse

En vallée de Chevreuse (78), la RD91 — aussi appelée « route des 17 tournants » — est particulièrement prisée par les motocyclistes dès que les beaux jours reviennent. C'est donc en réponse à la sollicitation d'élus et de responsables associatifs que Bruitparif y a réalisé dès l'été 2018 une première campagne de mesure. Sur les six secteurs instrumentés alors à Voisins-le-Bretonneux, Saint-Lambert des Bois, Saint-Forget, Dampierre et Senlis, de 210 à 520 pics de bruit engendrés par des motards avaient ainsi été relevés au cours de la journée du dimanche 8 juillet 2018, avec des émergences parfois très importantes.

Aussi, afin de caractériser de manière plus exhaustive l'impact sonore de certaines catégories d'utilisateurs routiers et de mener une action de sensibilisation en leur direction, Bruitparif et la Communauté de communes de la Haute Vallée de Chevreuse ont signé le 12 juin 2019 une convention de partenariat afin de réaliser une expérimentation de mesure et d'identification des véhicules bruyants à l'aide de deux capteurs directionnels « méduse » installés à Saint-Forget et à Saint-Lambert des Bois de juillet 2019 à décembre 2020. Ils seront bientôt accompagnés de tests d'afficheurs pédagogiques.



09

La Région déroule les enrobés phoniques

Le Conseil régional d'Île-de-France a adopté un « Plan anti-bouchons et pour changer la route » d'un montant de 250 millions d'euros. Parmi les actions soutenues, la mise en place d'enrobés acoustiques sur des voiries majeures. Après de premières expérimentations, à partir de 2017, sur l'A4 à la hauteur de Charenton-le-Pont (94) et de Joinville-le-Pont (94) et sur l'A6 au droit de L'Haÿ-les-Roses, le programme se poursuit. Bruitparif accompagne l'opération en effectuant des mesures au long cours qui permettent de suivre l'évolution des performances. La Région est très satisfaite des premières expérimentations, puisque deux ans après la pose des nouveaux enrobés, le gain est de 4,9 à 7,2 dB(A) en

moyenne selon les sections, ce qui est considérable. La dégradation des performances antibruit des enrobés n'a été estimée qu'à 0,9 dB(A) par an dans un contexte de circulation particulièrement intense, ce qui laisse entendre que les propriétés acoustiques des nouveaux revêtements devraient se faire apprécier des riverains durant plusieurs années encore.

L'avantage de cette technique est la rapidité de l'installation — quelques semaines — et le coût modeste des interventions par rapport à l'installation de murs antibruit dont les effets bénéfiques ne concernent que les premiers étages des immeubles. À cette heure, cette technique a aussi été utilisée dans une douzaine d'opérations, notamment sur l'A115, l'A15, l'A3, la RN13, la RN12 ou la RN10 : en tout, 25 kilomètres d'enrobés phoniques ont été mis en place de 2017 à 2019, en cofinancement à parts égales avec l'État. À ce jour, plus de 50 000 riverains ont ainsi vu leur environnement sonore grandement amélioré. Il est prévu de poursuivre cette action dans les années à venir.





Nouvel éco-quartier à Villeneuve-le-Roi

À Villeneuve-le-Roi, un projet ambitieux prévoit de revaloriser l'entrée de la ville qu'est le quartier de la gare en le transformant en éco-quartier. Dans ce contexte, les nouveaux espaces et immeubles seront largement végétalisés, et la municipalité a porté une attention particulière au volet sonore. La façade située le long des voies ferrées sera traitée comme un mur antibruit grâce à une structure en pouzzolane (roche volcanique alvéolaire) qui absorbera le bruit et évitera la réverbération. Par ailleurs, l'intérieur de l'immeuble côté voies ferrées sera conçu pour que les parties situées juste derrière ce mur antibruit soient principalement des

couloirs ou des espaces de circulation, ce qui créera un écran supplémentaire pour les parties habitables. Les futurs bâtiments ont globalement ainsi été dessinés pour offrir une protection acoustique maximale aux futurs habitants et usagers du quartier, ceci en s'appuyant sur le soutien et les études de Bruitparif.

10

Sensibilisation à Cergy-Pontoise

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise se mobilise année après année pour sensibiliser les élèves des écoles primaires aux risques auditifs liés à l'écoute ou à la pratique de musique amplifiée. En partenariat avec l'Institut de formation en soins infirmiers (IFSI) de Pontoise, Bruitparif et le Conseil départemental du Val-d'Oise, une action est déployée pour faire des étudiants infirmiers de l'IFSI les ambassadeurs des acteurs de la prévention : l'idée a été de s'appuyer sur une ressource locale pour mieux faire circuler les messages.

Cette action qui s'articule avec le service sanitaire des étudiants est inscrite au PPBE de l'agglomération, adopté en juillet 2019, ainsi que dans son PCAET - Agenda 21. Elle s'appuie du point de vue opérationnel sur le dispositif pédagogique « Kiwi ? » de Bruitparif, et présente l'originalité de cibler les élèves de CM2 et de 6^{ème}, puisque les pratiques d'écoute de musique amplifiée, vidéo... sont de plus en plus précoces. L'autre avantage est de sensibiliser les étudiants en soins infirmiers eux-mêmes aux risques auditifs. L'action a permis de toucher en 2019 quelque 300 élèves. Sur le plan pédagogique, ces séances de sensibilisation-prévention permettent une mise en situation réelle des étudiants face à des enfants. Elle devait être renouvelée en mars 2020 auprès d'environ 500 élèves mais a dû être annulée en raison de la fermeture des établissements du fait de l'épidémie de covid-19.

Paris-Vallée de la Marne se tourne vers le vélo

Dans le cadre de son PPBE et de son PCAET, la communauté d'agglomération de Paris Vallée de la Marne a prévu d'élaborer une solide stratégie cyclable, ceci en tant que lauréat de l'appel à projets « Vélo et territoires » de l'Ademe. À ce titre, la collectivité sera accompagnée pour financer un bureau d'études spécialisé et recrutera un chargé de mission Vélo pour développer sa stratégie et son plan d'action.

Dans le territoire de Paris Vallée de la Marne, les pistes cyclables sont déjà nombreuses, mais la part du vélo reste faible jusqu'à présent — moins de 1 % des déplacements selon la dernière enquête Déplacements —, ceci alors qu'un quart des déplacements constatés sont internes au territoire de l'agglomération et restent trop souvent effectués en voiture. L'objectif est donc de combler les dernières discontinuités entre itinéraires cyclables et de mieux valoriser ce réseau, en particulier à travers une communication et des événements spécifiques. Il s'agit aussi de favoriser la réparation et le stationnement des vélos dans le cadre d'un projet global de territoire. Objectif : 2 % des déplacements à vélo en 2023.



"Le soutien apporté par Bruitparif est quotidien"

Le Francilophone : Antoine Perez Munoz, vous êtes Chef de projet pour l'accompagnement des politiques publiques chez Bruitparif. Quelle est la place de l'appui aux collectivités dans le travail de l'association ?

Antoine Perez Munoz : « Cette action est au cœur de nos missions, ne serait-ce que parce que la création de Bruitparif a été en 2004 largement le fait des collectivités, à commencer par la Région Île-de-France. C'est l'une des trois missions phares de notre projet collectif : Observer, Accompagner, Mobiliser. Cet accompagnement concerne tous les acteurs qui entendent agir pour améliorer les environnements sonores. Il cible en particulier les collectivités compétentes au titre de la directive 2002/49/CE [👁 pp. 4-7], ou celles qui décident de façon volontaire de réaliser leurs Cartes stratégiques de bruit (CSB) et leurs Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Au-delà, l'accompagnement apporté aux collectivités territoriales franciliennes consiste d'abord à les informer jour après jour sur les grandes problématiques de l'environnement sonore : nature des phénomènes, mesure, impacts sanitaires et sociaux, solutions envisageables et réglementation, entre autres. De sorte que le soutien apporté est quotidien. À ce titre, Bruitparif rencontre notamment très régulièrement les services techniques des collectivités. »

LF : Qu'en est-il plus précisément dans le cadre de l'élaboration des PPBE ?

APM : « L'accompagnement à l'élaboration de ces plans d'actions est essentiel. Dans ce contexte, Bruitparif apporte son expertise et son savoir-faire à travers de multiples moyens. Tout d'abord, nous mettons à disposition les projets de CSB et les données statistiques d'exposition au sein de la plateforme Internet <http://carto.bruitparif.fr> [👁 p. 6], et nous favorisons leur bonne appropriation par les autorités compétentes, par exemple en animant des réunions de présentation des résultats.

Nous proposons aussi un soutien personnalisé à l'élaboration des PPBE et mettons à disposition des trames de rédaction de ces plans, tout comme

des outils et des méthodologies spécifiques. Bruitparif propose également des courriers types et des exemples de fiches-actions afin de faciliter le travail des collectivités, et participe de près à l'élaboration des PPBE : ceci, en prenant part aux groupes de travail dédiés, en relisant des projets de plans d'actions et en apportant son support technique, mais aussi en participant à la rédaction des résumés non techniques et des délibérations.

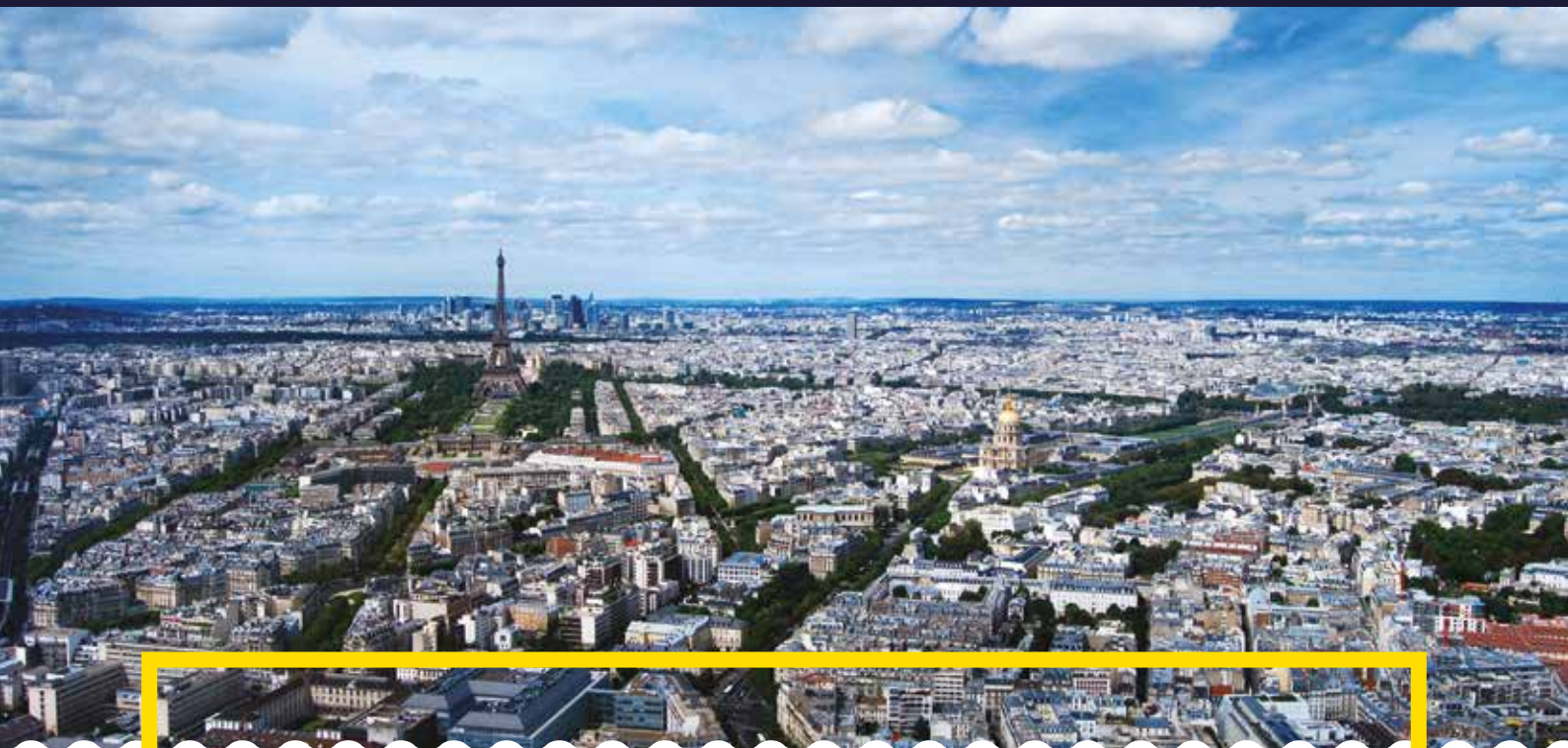
De plus, du fait de notre rôle de forum permanent des acteurs franciliens de l'environnement sonore, nous facilitons les relations entre les gestionnaires d'infrastructures et les collectivités, notamment lorsqu'il faut récupérer, traiter ou mettre à disposition toute une série d'informations parfois très techniques. Et en termes d'actions concrètes, Bruitparif effectue une veille active sur les solutions de lutte contre le bruit et les initiatives ou expérimentations mises en œuvre à l'échelle européenne, voire internationale. Cette veille permet de proposer des porter-à-connaissance et de valoriser les bonnes pratiques auprès des collectivités. »

LF : Et au-delà de la formalisation des projets de PPBE ?

APM : « Nous pouvons apporter une aide à la consultation obligatoire du public, par exemple en intervenant lors de réunions publiques ou en relayant les mises en consultation sur notre site Internet : du point de vue pratique, Bruitparif centralise les PPBE déjà publiés, et les rend aisément accessibles à tous au sein de la plateforme Internet <http://ppbe.bruitparif.fr> [👁 encadré p. 7].

À noter qu'au-delà de cet appui apporté à ses membres dans le cadre de l'élaboration et de l'adoption des documents réglementaires, Bruitparif peut également réaliser des diagnostics territorialisés à des échelles fines [👁 encadré p. 12].

Enfin, plus largement, nous sommes présents auprès des collectivités dans le cadre de notre mission de sensibilisation, ceci à travers de multiples formats. Nous pouvons notamment intervenir lors de réunions publiques pour partager tel ou tel enjeu lié au bruit. Sans oublier la sensibilisation des plus jeunes aux risques auditifs, grâce à notre dispositif pédagogique et à nos mallettes « Kiwi ? » : Bruitparif forme les intervenants des collectivités et des établissements scolaires à leur utilisation et met gratuitement à disposition le matériel technique nécessaire : rendez-vous sur www.bruitparif.fr/programme-kiwi ! »



Des diagnostics experts

~~~~~ Encadré

Au-delà de l'accompagnement apporté à toutes ses collectivités membres dans le cadre des CSB et des PPBE, Bruitparif peut aussi proposer et réaliser des diagnostics territoriaux experts. En effet, les CSB permettent d'identifier les zones les plus exposées en moyenne aux bruits des transports, ainsi que la part des populations soumises au dépassement des seuils retenus dans le cadre de la directive 2002/49/CE, mais ne suffisent souvent pas à elles seules à hiérarchiser les zones où prévoir les actions prioritaires.

Pour ce faire, des diagnostics territoriaux peuvent être construits par Bruitparif afin d'évaluer quantitativement

l'importance des impacts sanitaires et/ou socioéconomiques du bruit dans l'environnement, ceci à des échelles territoriales fines (mailles carrées de 250 mètres de côté, par exemple). En prenant en compte la population de chacun de ces secteurs, il est alors possible de dresser la liste hiérarchisée des principaux secteurs à enjeux, donc de proposer à la collectivité une première priorisation des zones géographiques dans lesquelles envisager des actions et/ou orienter des campagnes de mesures et études complémentaires.

En parallèle d'autres sources d'information (mesures,

enquêtes, plaintes, etc.), cette priorisation peut ainsi être l'un des éléments principaux permettant de préparer l'adoption des PPBE. Un diagnostic territorial de ce type a ainsi été élaboré en partenariat avec la Métropole du Grand Paris en juin 2018. Et il est aussi possible de proposer des diagnostics sur les co-expositions environnementales, à commencer par les expositions conjointes au bruit et aux polluants atmosphériques, qui sont à la source des principaux impacts sanitaires.

 **Pour aller plus loin :**  
[www.bruitparif.fr/publication-du-diagnostic-bruit-de-la-metropole-du-grand-paris](http://www.bruitparif.fr/publication-du-diagnostic-bruit-de-la-metropole-du-grand-paris)



**BRUITPARIF**

Centre d'évaluation technique  
de l'environnement sonore en Île-de-France

**Le Francilophone**, magazine de Bruitparif

Directeur de publication : Didier Gonzales

Rédaction : Fanny Mietlicki, Antoine Perez Munoz, Laurent Hutinet

Conception graphique : Tongui.com

Crédits photo : Bruitparif, DiRIF, Fotolia,

Mairie de Neuilly-sur-Seine, Mairie de Villeneuve-le-Roi

ISSN 2263-2239 — Édition en ligne : ISSN 2261-3161

Bruitparif : Axe Pleyel 4, 32 boulevard Ornano, 93200 Saint-Denis

01 83 65 40 40 — [demande@bruitparif.fr](mailto:demande@bruitparif.fr) — [www.bruitparif.fr](http://www.bruitparif.fr)