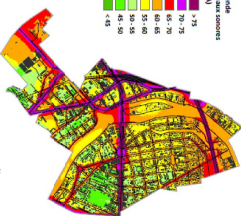


Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Joinville-le-Pont (94)

Etude réalisée pour le compte de la :
COMMUNE DE JOINVILLE-LE-PONT



Legend
Niveau sonore
dB(A)
30-35
36-40
41-45
46-50
51-55
56-60
61-65
66-70
71-75
76-80
81-85
86-90
91-95
96-100
101-105
106-110
111-115
116-120
121-125
126-130
131-135
136-140
141-145
146-150
151-155
156-160
161-165
166-170
171-175
176-180
181-185
186-190
191-195
196-200



Rapport d'étude RA-120269-03-A
16 décembre 2014

Intervenants
Aude DAVID
Céline BOUTIN



Sommaire

Résumé non technique	4
1. Présentation	5
1.1 Contexte réglementaire.....	5
1.2 Démarche de réalisation	5
1.3 Etendue d'application du PPBE	6
2. Synthèse de la cartographie du bruit	7
2.1 Indicateurs acoustiques	7
2.2 Synthèse des résultats de la cartographie	7
3. Détermination des zones à enjeux bruyantes et objectifs de réduction du bruit.....	10
3.1 Zones à enjeux de Joinville-le-Pont	10
3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones à enjeux	12
4. Zones calmes de Joinville-le-Pont	13
4.1 Définition des zones calmes	13
4.2 Localisation des zones calmes	13
5. Actions réalisées ces dix dernières années	14
5.1 Partenaires.....	14
5.2 Commune de Joinville-le-Pont	17
6. Actions pour un environnement sonore de qualité	23
6.1 Cadre législatif	23
6.2 Orientations stratégiques pour le territoire	24
6.3 Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir	28
7. Suivi et implications du plan d'actions	32
7.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	32
7.2 Suivi du plan d'action	32
7.3 Mise en cohérence des outils	32
Annexe 1. Détail des actions passées et prévues	33
Annexe 2. Echanges mairie - services de l'Etat et collectivités au sujet des nuisances générées par l'A4	47
Annexe 3. Compilation des avis des Joinvillais sur le PPBE de l'Etat	61
Annexe 4. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires	63
Annexe 5. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières	66
Annexe 6. Recommandations pour les projets d'aménagements	71
Annexe 7. Avis des gestionnaires sur le projet de plan	75
Annexe 8. Synthèse de la consultation du public	76

- Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier – Indicateur L_{DEN} 8
- Planche 2 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire – Indicateur L_N 8
- Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires 9
- Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux 10
- Planche 5 - Cartographie des zones calmes de Joinville-le-Pont 13
- Planche 6 - Actions recensées ces 10 dernières années par les services communaux ... 17

[illegible]

Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la commune de Joinville-le-Pont (94), tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore réalisée par Bruitparif et le Conseil Général du Val-de-Marne et approuvée par le Conseil municipal le 9 décembre 2008.

Il a fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période du 22 septembre au 24 novembre 2014. Les 40 remarques formulées ont été analysées et leur synthèse figure en annexe 8 du présent document.

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

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- Les éléments de diagnostic issus de la cartographie de l'environnement sonore.
- La réalisation d'un diagnostic acoustique relatif aux zones de dépassements.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la commune et ses partenaires.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Ce plan présente les actions prévues par les partenaires et énonce également les actions portées par la commune qui sont présentées au sein des 5 thématiques suivantes :

- La réduction des nuisances sonores dans les zones à enjeux
- La diminution du bruit sur l'ensemble de la commune.
- Préservation et mise en valeur des zones calmes.
- L'anticipation de l'évolution du territoire.
- L'amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la commune, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil Général) à vocation à se doter de leur propre PPBE. Le PPBE de l'Etat mis en consultation en 2012 a identifié 1/44 parmi ses zones à diagnostiquer plus finement avant mise en place d'éventuelles actions de réorption du bruit. Le PPBE du Département est en cours de définition au moment où le présent PPBE a été élaboré. Aussi seules les mesures de réduction du bruit connues à ce stade et transmises par les acteurs sont signalées.

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

Un suivi annuel du plan sera effectué par la commune



1. Présentation

1.1 Contexte réglementaire

La réalisation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement s'inscrit dans la continuité de la réalisation des cartes stratégiques du bruit dans l'environnement, conformément aux textes de transposition en droit français de la **Directive Européenne du 25/06/2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement**.

Cette directive fait suite au « livre vert » Européen qui traçait un état des lieux des **effets du bruit sur la santé** (1996), montrant que le bruit, même à des niveaux modérés (les bruits de la ville), pouvait avoir des effets sensibles, dans la durée, sur la santé physique et mentale ainsi que sur les relations sociales.

Ainsi la commune de Joinville-le-Pont est concernée par les textes au titre de son appartenance à l'agglomération parisienne, de plus de 250 000 habitants.

Les **cartes du bruit** ont été arrêtées par délibération du Conseil municipal en date du 9 décembre 2008. Elles présentent un état des lieux de la situation sonore en 2006-2007. Ces cartes permettent de visualiser la situation sonore et d'estimer la part de population et de bâtiments sensibles impactés par de forts niveaux de bruit.

La commune a poursuivi la démarche pour l'élaboration du PPBE avec l'aide de Soldata Acoustic, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant participé à la réalisation des cartes de bruit sur le territoire (sous son ancien nom Acouphen Environnement).

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

L'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques et préserver la qualité des endroits remarquables.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.2 Démarche de réalisation

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider des aspects techniques, avec les services communaux.

Dans un premier temps, à partir de novembre 2012, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Le diagnostic acoustique territorialisé réalisé par Bruitparif a notamment été utilisé. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes. Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Il est rappelé que le **critère d'antériorité**¹ n'avait pas à être vérifié dans le cadre de ce diagnostic. L'identification des bâtiments exposés dans ce présent document ne peut donc être comparée avec l'identification des points noirs bruit routiers ou ferroviaires établie par les gestionnaires.

¹ Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont définis en annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit.



Les **actions passées et prévues ont été recensées** et inscrites au projet de PPBE. La commune a travaillé sur la mise en place de nouvelles actions dans les zones jugées prioritaires ou la source de bruit est communale.

L'avis des gestionnaires sur le projet de plan a été demandé et consigné en annexe 7 de ce document.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** a été réalisée pour une durée de 2 mois, du 22 septembre au 24 novembre 2014. Un registre permettant de consigner des observations fut mis à disposition en mairie.

Le **présent PPBE final**, intégrant les remarques du public, sera arrêté par le Conseil municipal. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.3 Etendue d'application du PPBE

1.3.1 Sources de bruit

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

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal et privé.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien – *sans impact sur la commune*.
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

1.3.2 Territoire

Le territoire concerné par le présent PPBE est d'une superficie de 230 hectares, situé dans le département du Val-de-Marne (94). Il comporte une population de près de 17 500 habitants (au 1^{er} janvier 2009).

1.3.3 Qui souhaite-t-on protéger ?

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

1.3.4 Qui agit ?

La commune n'est pas seul acteur de ce document. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective, notamment avec les autres gestionnaires des sources de bruit :

- L'Etat.
- Le Département.
- La RATP.
- La DREAL, les industriels.



2. Synthèse de la cartographie du bruit

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

Elles sont disponibles via le lien Internet suivant depuis 2008 : <http://www.ville-joinville-le-pont.fr/Dossier-bruit.html>.

Les cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

Ces diagnostics affinés du territoire ont permis d'identifier et de hiérarchiser des zones à enjeux. Ils ont été présentés aux gestionnaires concernés.

2.1 Indicateurs acoustiques

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

- Le **LeN** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « *LeDay*, *LeEvening*, *LeNight* », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une « pondération » est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **LeNight** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.
- Le **LeDay** est le niveau d'exposition au bruit diurne : il est associé à l'exposition au bruit de la population dans les espaces que celle-ci occupe la journée. Il est particulièrement pertinent pour l'analyse des zones calmes.

2.2 Synthèse des résultats de la cartographie

Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite, en dB(A)	Ln	LeN
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle	65	73
Aérodromes*	-	55
Activités industrielles	60	71

* Pour mémoire.

Les cartes ci-après présentent les étendues affectées par des dépassements de seuils pour le bruit routier et ferroviaire (pour les indicateurs les plus dimensionnants).



Planche 1 - Zones de dépassements du seuil de 68 dB(A) pour le bruit routier – indicateur **LeN**

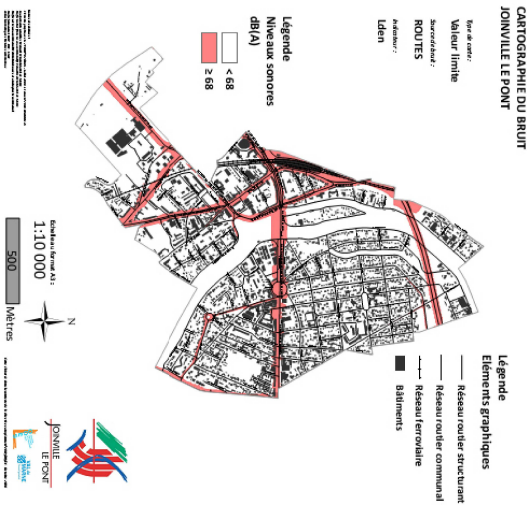
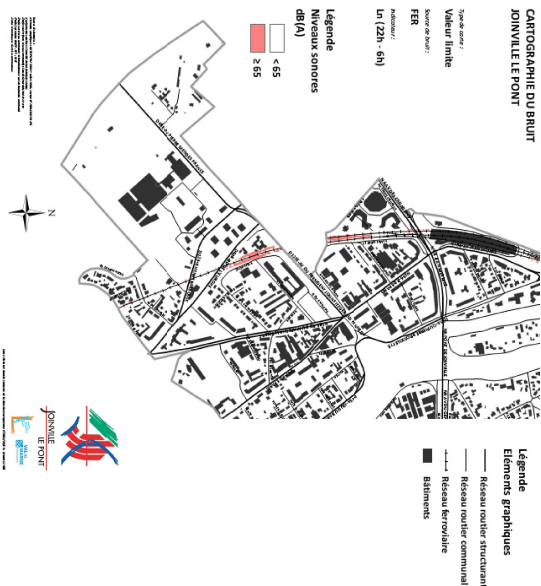


Planche 2 - Zones de dépassements du seuil de 65 dB(A) pour le bruit ferroviaire – indicateur **Ln**



Le tableau suivant, issu de l'analyse des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur. A noter que le décompte utilisé était celui du recensement de 2009 avec 17 494 habitants.

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nombre d'habitants	5 000	0	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	3	1	0	0
Nombre d'établissements de santé	1	0	0	0

Ln : Valeurs limites en dB(A)	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
Nombre d'habitants	62	65	60	/
Nombre d'établissements d'enseignement	1	1	0	0
Nombre d'établissements de santé	1	0	0	0

Commentaires :

- Des dépassements de valeurs limites sont recensés principalement pour le bruit routier : potentiellement 15% de la population est doublement exposée en période globale et nocturne à des dépassements de seuils. Le double est exposé uniquement en période globale. 4 établissements sensibles seraient exposés à des dépassements liés au bruit routier.
- Les bruits ferroviaires excessifs n'impacteraient qu'un établissement d'enseignement.

L'évaluation de l'exposition au bruit est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi les résultats surestiment la réelle exposition, tous les habitants d'un même bâtiment sont soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même l'exposition d'un établissement sensible est calculée en fonction du bâtiment le composant le plus impacté.

Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

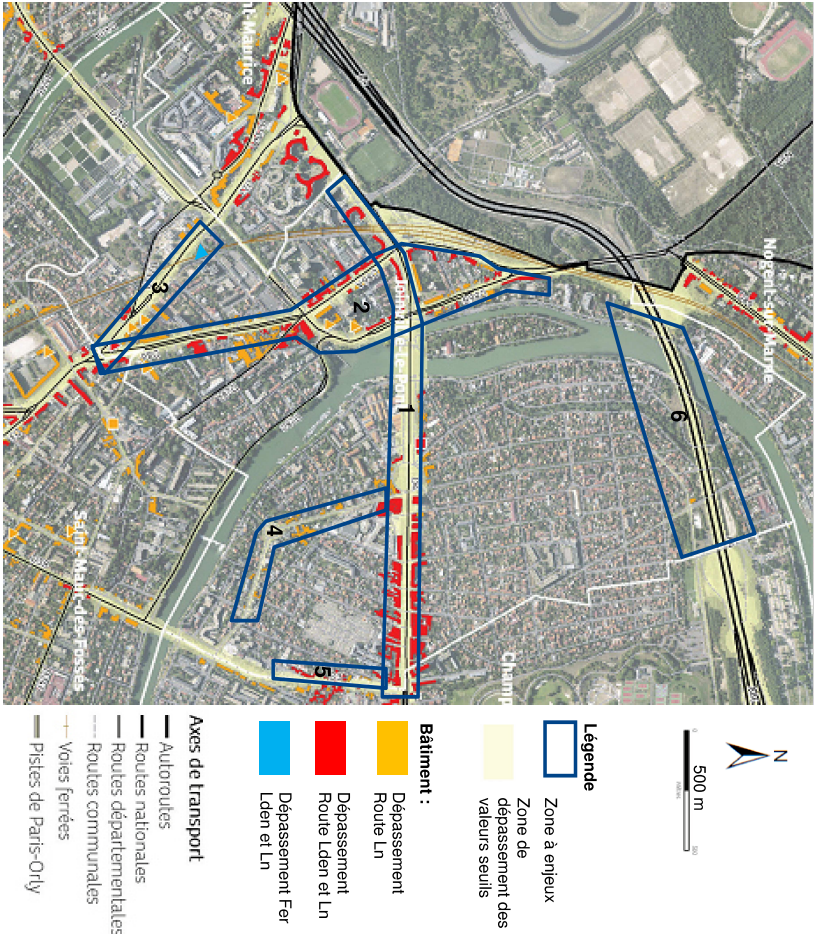
3. Détermination des zones à enjeux bruyantes et objectifs de réduction du bruit

3.1 Zones à enjeux de Joinville-le-Pont

L'exposition au bruit des infrastructures n'est pas uniforme sur un territoire urbain. L'analyse des cartes de bruit permet d'identifier les zones habitées les plus exposées au bruit. Une fois identifiés les bâtiments sensibles au bruit, l'objectif est de diminuer le bruit reçu en façade.

Ont été recensés les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par les isophones seuils issus des cartes stratégiques du bruit. Ils ont été regroupés dans des zones dites à enjeux.

Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux



Commentaires :

- 6 zones ont été identifiées sur le territoire de Joinville-le-Pont :
- Le long des routes départementales D4 (Av du Gnl Gallieni – Av des Canadiens), D86 (Rue Chapsal – Quai P. Brossolette – Av J. Jaurès – Rue de Paris – Bvd du Michal Lederic) et D23 (Bvd de l'Europe, celle-ci étant également impactée par le bruit ferroviaire) et D3 (Rue C. Floquet).
- Le long des avenues Palissy et Gilles, de gestion communale.
- Le long de l'A4 dont l'Etat est gestionnaire.

Le critère d'antériorité n'a pas été étudié pour cette première analyse macroscopique. Il sera vérifié avant mise en place d'actions, aussi il est important de noter que **les bâtiments en situation de déassement identifiés dans ce plan ne correspondent pas forcément aux bâtiments qui ont la possibilité d'être traités.**

Le tableau ci-dessous présente le détail de l'exposition au bruit dans ces zones identifiées.

Numero	Source	Gestion -naire	Exposition Lden		Exposition Ln		Multitexo	Etablissements sensibles
			Nb_Bat	Nb_Pop	Nb_B at	Nb_Pop		
1	D4 : Av du Gnl Gallieni – Av des Canadiens	CG94	47	2003	33	1779	Non	Centre de protection maternelle et infantile (PMI)
2	D86 : Rue Chapsal – Quai P.Brossolette – Av J. Jaurès – Rue de Paris – Bvd du Michal Lederic	CG94	60	2106	27	767	Non	Ecole primaire du Parangon
3	D23 : Bvd de l'Europe / RER A	CG94 / RATP	10	751	2	34	Non	Ecole primaire du Parangon / Ecole Jean de La Fontaine
4	Av Palissy / Av Gilles	Joinville- le-Pont	14	312	3	161	Non	/
5	D3 : Rue C. Floquet	CG94	9	123	6	110	Non	/
6	A4	Etat	1	4	0	0	Non	/

Commentaires :

- Selon les cartes de bruit, toutes les zones sont impactées par le bruit routier, seul un bâtiment l'est par le bruit ferroviaire. Parmi les infrastructures routières mises en cause, quatre sont de gestion départementale, une de gestion communale et une de gestion des services de l'Etat.
- Pour certaines zones, des établissements d'enseignement ou de santé ont été identifiés comme impactés. Cependant, certains ont déjà fait l'objet de traitements.
- Certains bâtiments sont comptabilisés dans plusieurs zones, ainsi il n'est pas juste d'établir un total de populations exposées à l'échelle de la commune en sommant les résultats de ce tableau.
- Une information importante n'est pas retranscrite dans ce diagnostic puisque l'axe de la zone 4 a été en partie « pacifié » depuis la réalisation des cartes de bruit : la vitesse de circulation a été abaissée à 30 km/h.

Les gestionnaires identifiés pour chacune de ces zones ont été sollicités, afin d'indiquer si des mesures de lutte contre le bruit ont déjà été réalisées ou sont prévues dans ces zones.

3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones à enjeux

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

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

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

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur. Les objectifs définis pour les gestionnaires sont présentés en annexe 4, à titre indicatif.

4. Zones calmes de Joinville-le-Pont

4.1 Définition des zones calmes

Une **zone calme** est définie dans le code de l'environnement (article L572-6) comme un « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan soulaie maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». **Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures, et est en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines** (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos...).

La commune a donc étudié différents sites répondant à ces critères. La recherche d'un critère acoustique est basée sur l'indicateur cartographique Lday et l'indicateur mesuré LAeq jour qui représentent une ambiance sonore en période diurne potentiellement celle à laquelle correspond le plus l'usage des zones calmes.

La définition des zones calmes de Joinville-le-Pont est la suivante :

« Les zones calmes de Joinville-le-Pont sont des espaces de qualité paysagère pour lesquelles le niveau sonore n'excède pas 55dB(A) mesuré ou calculé en journée tenant compte des sources routières ou ferroviaires proches. Si les manifestations ponctuelles n'y sont pas interdites, chacun attachera à ne pas créer de nuisances sonores inutiles. La collectivité en assure une accessibilité pour tous et des aménagements y permettant le repos et les loisirs, notamment des enfants. »

4.2 Localisation des zones calmes

Planche 5 - Cartographie des zones calmes de Joinville-le-Pont

A partir du croisement entre critères acoustiques et critères fonctionnels, la commune a décidé d'attribuer le statut de « zone calme » à deux lieux :

- L'île de Fanac.
- Le parc du Parangon.



5. Actions réalisées ces dix dernières années

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

Dans ce cadre, chacun des acteurs concernés sur le territoire a été consulté pour transmettre ces mesures réalisées ou engagées et les principaux documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire ont fait l'objet d'un examen.

Le PPBE contient une distinction temporelle sur les actions – dans la mesure de la précision des informations fournies – afin de se rapprocher des exigences réglementaires :

- De 1998 (ou avant) à juillet 2008.
- De août 2008 à 2013.

5.1 Partenaires

5.1.1 Etat, en qualité de gestionnaire routier

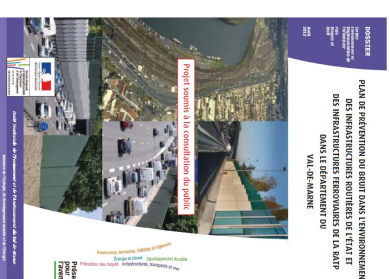
L'Etat a réalisé son projet de PPBE concernant les voies de sa compétence qui supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules/an, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions de véhicules par an dans un premier temps. Ce premier projet de PPBE a été mis à la disposition du public pour une période de 2 mois, du 15 novembre 2012 au 15 janvier 2013. Il a été approuvé le 26 juillet 2013.

Il est disponible au lien suivant :

<http://www.val-de-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-prevention-des-risques/Environnement/Plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement>

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

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



Le projet de PPBE rappelle les mesures de prévention qui sont mises en place sur l'ensemble du territoire national :

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

Au vu des seuils de trafics des axes nationaux routiers étudiés dans ce 1^{er} PPBE de l'Etat, la commune est concernée par l'A4. Aucune action n'a été entreprise ou envisagée sur la période 1998-2008.

Actions engagées pour la période 2008-2013 :

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Etat	Diagnostic acoustique sur toute la longueur de l'A4 traversant la commune	30 000 €	2012	Protection de 15 bâtiments soit 54 habitants	NC

La commune a fourni un avis défavorable sur ce plan – suite à la décision du conseil municipal du 27 novembre 2012 et s'est fait le relai de la consultation publique sur la commune. Le plan a fait l'objet de nombreuses remarques de la part de la population Joinvillaise, qui sont synthétisées plus loin dans ce document, en annexe 3.

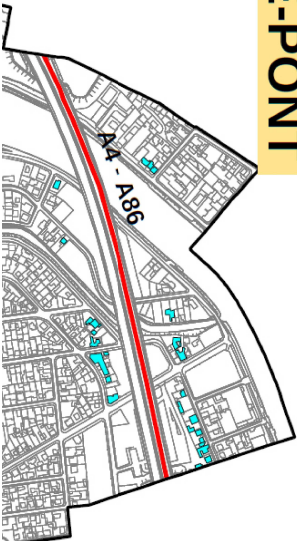
A titre informatif, les points noirs bruit recensés de jour sur la commune de Joinville-Le-Pont figurent en bleu sur le plan ci-après :

JOINVILLE-LE-PONT

Lden 68

Type de bâtiments

- Action sociale
- Enseignement
- Habitation
- Soin - santé



source Préfecture du Val de Marne – Carte de location des Points Noirs de Bruit par commune (extrait)

5.1.2 Etat, en qualité d'instructeur des dossiers ICPE

La Direction Régionale et Interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie d'Ile-de-France agit pour prévenir et maitriser toute forme de nuisance (dont le bruit) émise par les installations classées et qui porteraient atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L.511-1 du code de l'Environnement.

Dans son courrier de réponse à la sollicitation de la commune, la DRIEE a rappelé le contexte réglementaire dans lequel s'inscrivent ses missions. Le courrier est présenté en annexe 2.

La DRIEE informe que les 2 ICPE du territoire ont fait l'objet de visites d'inspections en 2012. « A ce jour, aucune non-conformité majeure ni aucune plainte relative au bruit n'ont été relevées sur ces installations. »

5.1.3 Conseil Général du Val-de-Marne

Le **Conseil Général** a élaboré son projet de PPBE pour les voiries départementales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an. Il est disponible au chargement dans sa version de mai 2014 (avant la consultation du public) au lien suivant : http://www.valdeparnme.fr/sites/default/files/actions/rapport_ppbe_cg94_mai_2014.pdf

Le Conseil Général a apporté des éléments d'informations sur les actions passées dans le courrier du 3 mai 2013 présenté en annexe 1. Des informations sont également disponibles sur leur site web.

Il y est indiqué que la plupart des points noirs de bruit du réseau départemental sont situés le long d'axes qui ont été transférés par l'Etat.

Actions réalisées ou engagées et prévues :

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG94	Création d'un Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore ODES qui a intégré l'observatoire régional par la suite en 2008	/	2003	/	/
CG94	Réalisation de la cartographie départementale du bruit liée aux transports et aux activités industrielles, selon les prescriptions de Directive Européenne 2002/49/CE	/	2007	/	/
CG94	Acquisition de stations permanentes de mesure du bruit et réalisation de campagnes de mesures et d'enquêtes sur la gêne des riverains autour d'Orly	/	/	/	/
CG94	Recherche de la maîtrise des nuisances sonores liées aux déplacements : réalisation d'un plan de déplacements du Val de Marne qui vise des reports modaux, notamment vers le rail, les TCSP, vélos, marche et l'eau	/	2009	/	/
CG94	Financement d'associations de lutte contre le bruit des aéronauts	/	/	/	/
CG94	Aide au financement sur le volet bruit de projets de réhabilitation d'habitations de particuliers ou bailleurs sociaux	/	/	/	/
CG94	Financement de protections phoniques dans le cadre du contrat de plan Etat-Région et Région-Département	/	/	/	/
CG94	Fournitures d'avis sur le volet bruit des documents de planification ou d'urbanisme	/	/	/	/
CG94	Faciliter l'accès à l'information et à l'expertise : Mise en ligne d'une visionneuse cartographique des cartes de bruit.	/	/	/	/
CG94	Mise à jour des bases SIG et diffusion.	/	/	/	/
CG94	Prise en compte de l'acoustique dans la construction ou la réhabilitation des collèges et crèches.	/	/	/	/
CG94	Favoriser l'usage des transports en commun : remboursement en partie d'abonnement aux transports, développement des réseaux (bus, tramways, cyclables..)	/	/	/	/
CG94	Politique de requalification de voiries pour apaiser les trafics	/	/	/	/
CG94	Politique des revêtements : Béton bitumineux acoustique à granulométrie fine préférée si possible (voies à trafic moins important)	/	/	/	/
CG94	7 réfections de tapis (travaux d'entretien de la chaussée bénéfiques sur les bruits de roulement des véhicules : Réfection de tapis D23 : bd de l'Europe Réfection de tapis D86 : av Leclerc Réfection de tapis D4 : av des canadiens Réfection de tapis D4 : av Gallien, av Roger Salengro Réfection de tapis D86A : av Jean Jaurès Réfection de tapis D4 : rue Jean Memmoz Réfection de tapis D4 : rue Jean Memmoz	Total : 1,58M€ 2013 160 K€ 2004 400 K€ 2007 120 K€ 2007 300 K€ 2010 300 K€ 2010 100 K€ 2011 200 K€ 2013	2004 à 2013	Entretien	Non estimé
CG94	Politique d'abaissement des vitesses : la plupart des RD sont limitées à 50km/h	/	/	/	/
CG94	Réhabilitation du parc du Parangon	/	2011	/	/
CG94	Créations de zones de ressourcement dans certains parcs départementaux	/	/	/	/
CG94	Respect de la réglementation lors de création de voiries avec mise en œuvre de protections acoustiques avec isolation de façades	/	/	Obligation réglementaire	/



5.1.4 Infrastructures ferroviaires de la RATP

Des indications sur le traitement des PNB du réseau RATP doivent figurer au PPBE de l'Etat (comme c'est le cas pour les voies RFF), et ce pour les axes circulés par plus de 30 000 passages de train par an, avec une priorisation pour le seuil de 60 000.

Il est indiqué dans le premier PPBE de l'Etat de 2013 que la RATP a intégré l'acoustique dans ses axes de développement. Les quatre actions principales qui en découlent sont :

- La résorption des points noirs du bruit et des zones sensibles.
- L'augmentation du nombre de kilomètres meulés afin de réduire le nombre de plaintes de riverains (action préventive).
- La réduction du bruit de crissement au freinage.
- Le renforcement de ses exigences techniques en matière de bruit extérieur sur les matériels circulant en aérien et de bruit intérieur des autres matériels.

Au vu des seuils de trafic des axes ferroviaires de la RATP de ce 1^{er} PPBE de 2012, la commune de Joinville-le-Pont est concernée par le RER A (ligne A2).

Le tableau ci-dessous présente les actions réalisées.

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
RATP	Politique de développement tenant compte des aspects acoustique.	/	/	/	/
RATP	Changement de matériel roulant : M184 remplacé par M109 moins bruyant.	/	/	Acoustique	/
RATP	Réalisation du PPBE des voies ferrées à plus de 60 000 passages par an.	/	2012	Obligation réglementaire	/

5.2 Commune de Joinville-le-Pont

Les actions sont recensées dans le tableau ci-dessous. Certaines actions sortent du cadre réglementaire strict d'un PPBE mais sont indiquées pour mémoire car elles concernent des améliorations acoustiques du cadre de vie. La carte localisant les actions réalisées est présentée en annexe 1.

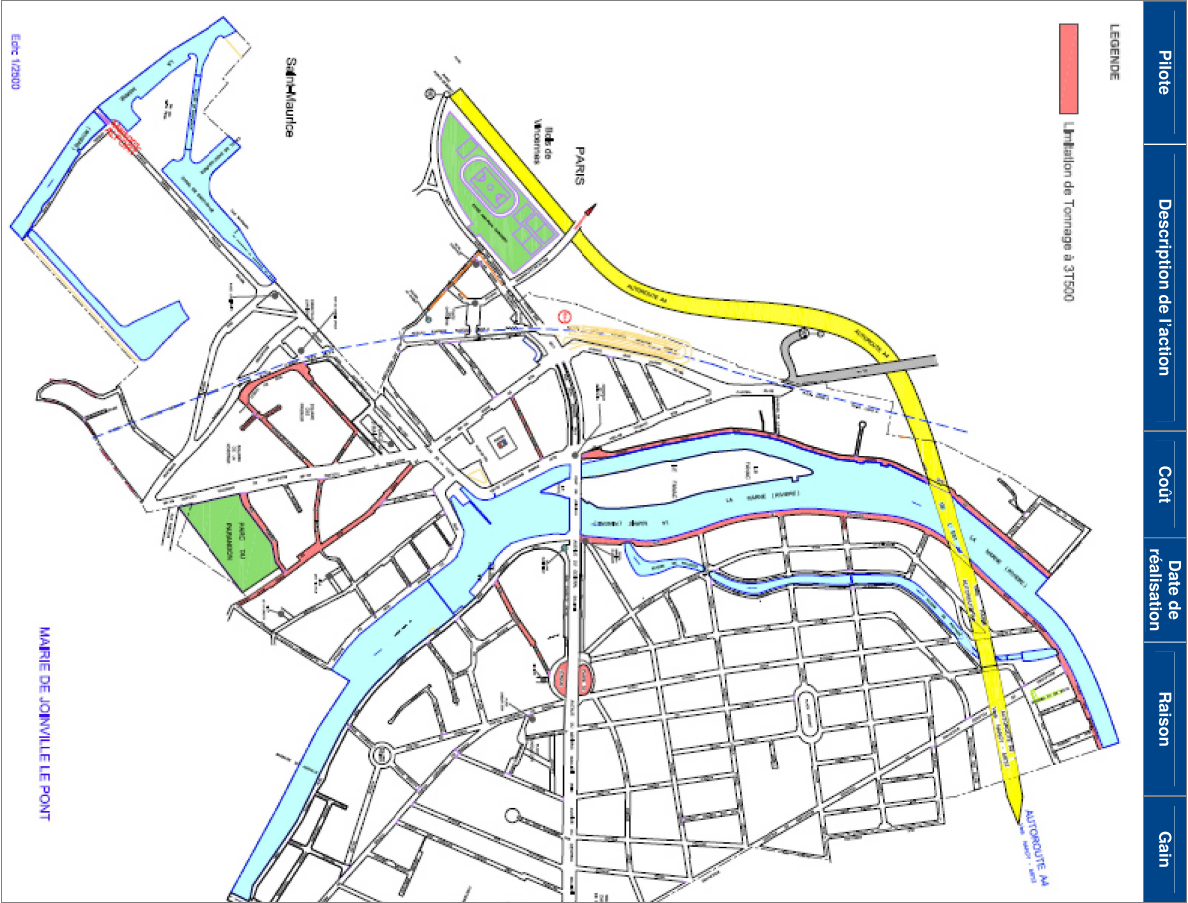
Planche 6 - Actions recensées ces 10 dernières années par les services communaux

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
DGS	Réalisation d'un outil de suivi pour recensement des plaintes liées au bruit dans l'environnement et transmission aux services compétents : mise en place d'un guichet unique « allo voirie » qui recense les plaintes. Un guichet « Gestion de la relation citoyen » permet également d'enregistrer les requêtes.	/	2013	Meilleure connaissance du ressenti des habitants	/
Secrétariat du maire	Echanges de courriers avec les services de l'Etat pour la réalisation de travaux d'insonorisation de l'A4/A6. Les courriers sont présentés en annexe 2.	/	2010-2013	Nuisances sonores des riverains de l'autoroute	/

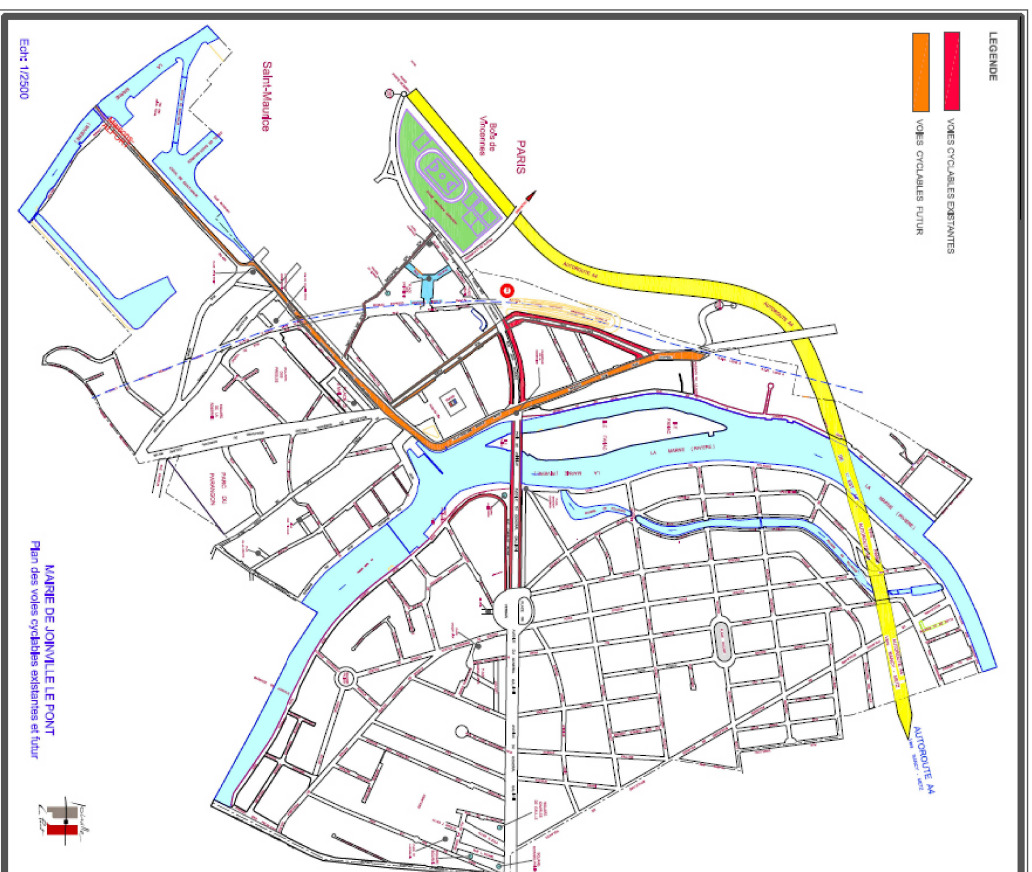


Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Service superstructures	Pose de châssis, porte ou fenêtre PVC ou alu à double vitrage dans des salles de classes, dortoir, sanitaires ou appartement de fonction associé à un équipement public.	511 500 €	2002-2012	Insonorisation + thermique	
Service superstructures	Pose de rideaux dans des salles de classes, dortoirs...	57 200 €	2002-2012	Occupation + insonorisation + thermique	
Service superstructures	Réfection de toitures –terrasse.	44 400 €	2002-2012	Insonorisation + thermique	
Service superstructures	Acoustique intérieure (plafonds, baffes...).	938 088 €	2002-2012	Insonorisation + thermique + mise aux normes	
Service communication	Possibilité d'offres de covoiturage sur le site Internet « Entre Joinvillais » géré par la ville	/	Juillet 2013	Renforcer les liens sociaux	
DGS	Mise en place d'un réseau de cycles électriques pour le personnel de la commune, y compris la police municipale pour les déplacements dans le cadre de leur travail.	12 400€	2011-2012	Démarche éco-responsable	
Service infrastructures	Entretien régulier de la chaussée pour éviter les nids de poule : un agent « surveillant du domaine public » est chargé de faire des rondes et signaler les dysfonctionnements. Les travaux sont ensuite immédiatement programmés.	/	/	Entretien chaussées	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h avec aménagements d'illots Av Foch	/	2002	Aménagements	
Service infrastructures	Création de zone 30 avenue du Président Wilson.	/	2002 et Jun 2010	Diminution de vitesse Proximité école et gymnase	
Service infrastructures	Création d'une zone 30 et pistes cyclables av Charles Pothé.	/	2007	Aménagements de voirie et soulai de pistes cyclables	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h avec aménagements de voirie, ralentisseurs av des Familles	/	2005	Aménagements de voirie Proximité école	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h avec aménagements d'illots av des Platanes	/	2002	Aménagements de voirie Proximité école	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h avec aménagements d'illots av Joyeuse	/	2005	Aménagements de voirie Proximité école, crèche, gymnase	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h quai du barrage et quai de la Marne avec ralentisseurs	/	2010-2012	Aménagements de voirie Promenade de la Marne	
Service infrastructures	Limitation de vitesse à 30km/h rue Pinson et des réservoirs avec aménagement de piste cyclable et ralentisseurs	/	2006-2010	Aménagements de voirie et soulai de pistes cyclables	

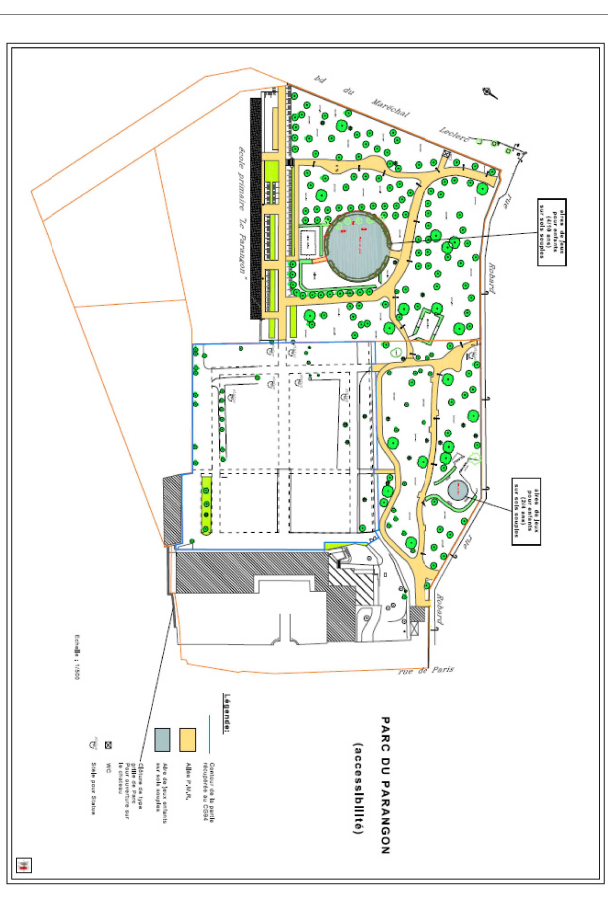
Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Service infrastructures	Limitation de la vitesse à 30 km/h : avenue Allaire, Avenue Jannin, Avenue Oudinot, Avenir du Parc, Avenue Jouglia, Avenue Bizet (entre le bvd de Polangis et la place Mozart), avenue Henri, avenue Pauline, Bvd Polangis Avenue Joyeuse, avenue Coursault, avenue Gille, avenue Dagoty, avenue de Palissy, rue du 42 ^{ème} de Ligne, Rue Pathé, avenue de la République, rue du Viaduc, rue Eugène Voisin, rue Robars et rue de Paris (entre le boulevard du Maréchal Lédéric et la rue Beaubourg) avec parfois des ralentisseurs ou îlots.	/	Juin 2010	Sécurité des écoliers	
Service infrastructures	Création d'une zone de rencontre : quai de Béthune, quai d'Anjou, quai Péri de l'avenue de la Plage jusqu'à l'avenue des Peupliers, quai Péri du Pont de Joinville jusqu'au 24 avenue de la Plage, avenue du Président Wilson entre l'avenue Joyeuse et l'avenue de la Plage – entre l'impasse Breilgny et la rue du 42 ^{ème} de Ligne – à l'intersection des avenues Gille, Lelevre et Président Wilson et square Bir Hakeim/Palissy avec parfois aménagements de pistes cyclables, ralentisseurs, square, promenade de la Marne, îlots sur chaussée	/	2009 à 2012	/	
Service infrastructures	Transfert de voiries du Département à la gestion communale	/	Périodique ment	/	
Service infrastructures	Limitation à 30km/h de toutes les voies communales	/	Juillet 2013	Limitation des nuisances et sécurité	
Service infrastructures	Règlementation par arrêté municipal des livraisons : emplacements et horaires autorisés (de 8h à 17h du lundi au samedi)		A partir du 25 mars 2013	Limitation des nuisances et sécurité	
Service infrastructures	Arrêté de limitation de tonnage sur la voirie communale.	/	Juin 1998	NC	



Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
Urbanisme	Développement d'un réseau cyclable	/	Passé et futur selon carte ci-dessous	Développement des modes doux	



Piote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison
Service espaces verts	Extension du Parc Prangon avec transfert de terrains du CG34.	/	2013	/





6. Actions pour un environnement sonore de qualité

6.1 Cadre législatif

Les actions inscrites dans ce plan s'appuient sur un cadre législatif intervenant aussi bien dans le cas de réduction des nuisances sonores que dans le cas de protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets. Il est donc rappelé ci-dessous.

6.1.1 Bruit des infrastructures de transports terrestres : routes et fer

Réduction des nuisances sonores des transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur deux textes fondamentaux :

- La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application : Rattrapage des points noirs du bruit des transports terrestres. Basé sur le diagnostic du classement des voies, des bâtiments sensibles au bruit sont identifiés sur la base de critères acoustiques et d'antériorité par rapport à la voie.
 - Directive européenne 2002/49/CE – loi du 26 octobre 2005 - Cartes du bruit et PPBE : Le Préfet de Département réalise les cartes de bruit pour les voiries de plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les cartes pour les voies de plus de 6 millions de véhicules par an, approuvées par l'arrêté préfectoral du 3 juin 2009 modifié par l'arrêté du 17 novembre 2009, sont disponibles au lien suivant : <http://www.val-de-marne.pref.gouv.fr/Les-actions-de-l-Etat/Environnement-et-prevention-des-risques/Les-carter-strategiques-du-bruit-et-PPBE>.
 - Les gestionnaires d'infrastructures sont concernés par la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, dans un premier temps, pour les axes circulés à plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les éléments sont transmis par les gestionnaires au Préfet de département pour lui permettre de réaliser les PPBE des axes du réseau routier et ferroviaire, hormis pour le Conseil Général qui établit son propre PPBE. Le PPBE de l'Etat est consultable au même lien que les cartes de bruit.
- La circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement a proposé une harmonisation des deux cadres. Ainsi les PPBE conduits par l'Etat sur le réseau routier national et le réseau ferroviaire doivent proposer prioritairement des solutions pour traiter les bâtiments points noirs de bruit.

Protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets de transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur la loi du 31 décembre 1992. Il s'agit de prendre en considération 2 situations différentes :

- Les projets de réalisation de voies nouvelles (ou voies faisant l'objet d'une modification), doivent être accompagnés de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances excessives pour les bâtiments sensibles présents à ses abords. La première réglementation de ce type date de 1978 et n'est pas rétroactive.
- Les bâtiments venant s'édifier en bordures d'infrastructures existantes dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade. Le classement des infrastructures de transport terrestre est annexé au document d'urbanisme. A titre d'exemple, l'arrêté de classement sonore du réseau de l'Etat, concédé et non concédé a été remis à jour récemment et est en date de janvier 2002.



6.1.2 Bruit des aéronefs

La protection des riverains situés à proximité d'aéroports ou aérodromes classés par les services de l'Etat est associée à deux aspects :

- Subventionnement à la mise en place d'isolation des bâtiments déjà présents dans des zones jugées soumises au bruit (identifiées dans les Plans de Gène Sonore des aéroports).
- Limitation à l'urbanisation nouvelle dans des zones potentiellement soumises au bruit actuel et futur (identifiées dans les Plans d'Exposition au Bruit des aéroports).

Le certificat d'urbanisme fourni par les communes concernées doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

La Directive Européenne impose la réalisation de cartes de bruit et PPBE pour les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, puis d'un PPBE associé.

6.1.3 Bruit des industries

Les niveaux sonores relevés chez les riverains d'activités classées ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) font l'objet d'une surveillance régulière. Des seuils admissibles sont fixés dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter propres à chaque installation et contrôlés. Des actions de rattrapage doivent être réalisées par le gestionnaire du site dans le cas de dépassements. Les services de l'Etat (DREAL) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

6.2 Orientations stratégiques pour le territoire

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

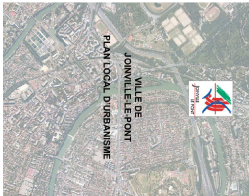
Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin :

- D'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite.
 - D'autre part, de s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.
- Les documents dont le contenu a été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :
- Plan Local d'Urbanisme (PLU).
 - Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Région Ile-de-France.
 - Schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne.
 - Schéma directeur cyclable communal.



6.2.1 Plan Local d'Urbanisme (PLU)

Le PLU de Joinville a été approuvé le 19 décembre 2007 et plusieurs fois modifié. Le PLU insiste sur l'attrait des parcs dans le paysage Joinvillais et sa préservation (la notion de proximité est évoquée et est intéressante par rapport à la notion de zone calme). En outre, les orientations déclinaées pour lutter contre les pollutions sonores et atmosphériques sont encourageantes.



En annexe, le PLU contient les éléments des arrêtés préfectoraux de classement des infrastructures de transports terrestres de 2002. Ce classement est effectué pour les voies supportant un trafic de plus de 5000 véhicules par jour. Chaque voie se voit affecter une catégorie, selon laquelle un secteur affecté par le bruit lui est associé. Dans ces secteurs, les nouvelles constructions sont dans l'obligation de respecter des critères d'isolation.

Désignation de l'infrastructure	Catégorie de Classement
Rue du Maréchal Leduc (RD123)	3
Bd de l'Europe (RD40B)	3
Quai du Barrage (RD40B)	4
Pont Maisons-Alfort et Av. Mendès France	4
Av du Président J.F. Kennedy (RD123E)	4

Le PLU contient également un plan d'orientation d'aménagement des liaisons douces qui définit les axes à traiter en liaisons douces cycles/piétons.



6.2.2 Plan de Déplacements Urbains de la Région Ile de France (PDUF)

Le projet de PDUF, prenant la suite de celui de 2000, a été arrêté par le Conseil régional en février 2012. Il a été soumis à enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013. Après avis de l'Etat, le Conseil régional a approuvé en juin 2014 le nouveau PDUF, date à laquelle il devient opposable aux tiers. Le PDUF dispose de son propre site Internet : <http://pdu.stif.info/>.



Le PDUF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020.

Il propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020 tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre. Pour atteindre cet objectif, le PDUF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs (marche et vélo) et pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Ainsi le PDUF vise entre 2010 et 2020 :

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

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

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

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

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

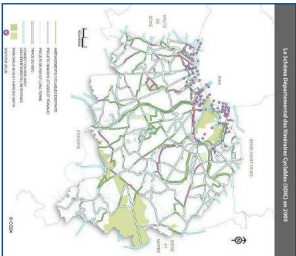


6.2.3 Schéma directeur des itinéraires cyclables du Val-de-Marne

Le Conseil général du Val-de-Marne a adopté en 2002 un Schéma Départemental des Itinéraires Cyclables (SDIC). Ce schéma englobe un linéaire de près de 480 km.

Les itinéraires assurent une sécurité pour les cyclistes et cette amélioration de l'offre induit une augmentation de l'utilisation des axes cyclables aux dépens des véhicules particuliers.

Ils relient des pôles d'intérêts pour les riverains, les gares, lieux d'enseignements, d'activités et permettent de remplacer un mode de transport à moteur de manière plus efficace que l'aménagement de pistes cyclables pour les loisirs (ballades en vélo en forêt, etc.).



6.2.4 Schéma directeur cyclable communal

Le SDC de Joinville-le-Pont a été présenté au conseil municipal du 1^{er} décembre 2009. Il a été créé dans un objectif de réduction de l'émission des gaz à effet de serre en conférence avec le PDU et les schémas des collectivités voisines. Il participe à la mise en œuvre du principe de multimodalité et continuité des itinéraires.

Le SDC s'inscrit dans des échéances temporelles de 2009 à 2014 puis propose des orientations à plus long terme. Il intervient pour la création et sécurisation d'itinéraires mais également sur les aspects signalisation et stationnement.

Il offre les mêmes avantages acoustiques que le schéma départemental.



6.3 Actions inscrites au PPBE pour les 5 ans à venir

Les actions inscrites dans le cadre de ce Plan de prévention pour un environnement sonore de qualité sont déclinées selon les niveaux décisionnels ci-après.

En effet, de même que pour les services de la commune, chacun des gestionnaires des infrastructures du territoire a été sollicité pour apporter sa contribution au PPBE, et indiquer les actions ou politiques relatives à l'environnement sonore.

6.3.1 Actions portées par l'Etat en qualité de gestionnaire d'infrastructures routières

Aucune action spécifique n'est annoncée à partir de 2013.

6.3.2 Actions portées par l'Etat en qualité d'instructeur des dossiers ICPE

Aucune action spécifique n'est annoncée à partir de 2013. Les services de l'Etat continuent leur travail d'inspection régulière des 2 ICPE du territoire.

6.3.3 Actions portées par le Conseil Général en qualité de gestionnaire d'infrastructures routières et zones potentiellement calmes

Les actions prévues par le Conseil Général sont les suivantes :

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
CG94	Actualisation des cartes de bruit par Bruitparif	/	2014	/	/
CG94	Respect de la réglementation lors de création de voiries avec mise en œuvre de protections acoustiques avec isolation de façades	/	/	Obligation réglementaire	/
CG94	Réalisation du PPBE des voies départementales circuitées par plus de 3 millions de véhicules par an.	/	2014	Obligation réglementaire	/
CG94	Préservation des zones calmes	/	2014-2018	PPBE	/
CG94	Aménagement du TCSP Est-TVM (Politique départementale en matière de développement des transports en commun)	/	2014-2017	Développement durable + amélioration de la mobilité et gain de temps	

6.3.4 Actions portées par la RATP en qualité de gestionnaire d'infrastructures ferroviaires

Aucune action n'est envisagée spécifiquement sur la commune.

Les actions présentées ci-après sont générales, mais participent globalement à l'amélioration de l'environnement sonore.

Pilote	Description de l'action	Coût	Date de réalisation	Raison	Gain
RATP	Politique de développement tenant compte des aspects acoustique.	NC	NC	NC	NC
RATP	Réalisation du PPBE des voies ferrées à plus de 30 000 passages par an par an.	NC	NC	Obligation réglementaire	NC



6.3.5 Actions portées par la commune

Les actions portées par la commune sont de 5 ordres :

- La réduction des nuisances sonores dans les **zones à enjeux**.
- La **diminution du bruit** sur l'ensemble de la commune.
- Préservation et mise en valeur des **zones calmes**.
- L'**anticipation** de l'évolution du territoire.
- L'amélioration de la **connaissance** du bruit sur le territoire.

Elles sont décrites ci-dessous selon ces thématiques.

Le tableau ci-dessous présente les actions qui seront menées par la commune pour les 6 zones identifiées à l'aide des cartes de bruit. Une présentation des principes d'actions de réduction du bruit routier est consultable en annexe 5.

Thème 1					
Diminuer le bruit dans les zones à enjeux					
	Numéro de zone	Source	Gestion naire	Action de la commune	Raison
Actions	1	D4 : Av du Gnl Gallieni – Av des Canadiens	CG94	Concertation avec le Département dans la démarche d'aménagement prévue	Projets en cours : bâtis et voirie
	2	D86 : Rue Chapsal – Quai P.Brossolette – Av J. Jaures – Rue de Paris – Bvd du Mehal Leclerc	CG94	Concertation avec le Département (cf courriers automne-hiver 2012-2013) à poursuivre l'intégration de l'acoustique dans la démarche d'aménagement prévue	Projets en cours : requalification Rue de Paris - axe et bâtis modifiés
	3	D23 : Bvd de l'Europe / RER A	CG94 / RATP	Concertation avec le Département.	Pas d'action immédiate de la RATP, mais isolation du bâti plaignant prévue.
	4	Av Palissy / Av Gilles	Joinville-le-Pont	Vérification lors de la mise à jour des cartes de bruit de l'efficacité de l'action. La mesure de courte durée réalisée en juin 2013 ne semble pas indiquer que la situation y est critique selon les indicateurs journaliers, sur la partie Av Palissy seule. En revanche, la vitesse réglementaire à 30km/h semble peu respectée des usagers, dont les bus. La commune va continuer à alerter la RATP à ce sujet. Les contrôles de vitesse seront renforcés.	Zone 30 effectuée depuis la réalisation des cartes de bruit. Zone de rencontre au niveau du square Palissy.
	5	D3 : Rue C. Floquet	CG94	Vérification lors de la mise à jour des cartes de bruit des modifications induites par le projet.	Passage prévu du TVM avec aménagements associés.



Thème 1						Diminuer le bruit dans les zones à enjeux	
Actions	Numéro de zone	Source	Gestion naire	Action de la commune	Raison		
	6	A4	Etat	Poursuite de la concertation avec l'Etat. Soutien de la population dans son souhait de voir des actions correctives.	Action envisagée par l'Etat (au travers d'un diagnostic inscrit au PPBE) considérée non suffisante par la commune et les riverains. La commune a émis un avis défavorable sur le Plan et les riverains ont fait part de leur mécontentement dans le registre de consultation.		

Thème 2	Diminution du bruit sur l'ensemble de la commune
Actions	<ul style="list-style-type: none">• Développement du réseau de modes doux lors d'aménagements de voiries (cf. carte page 17) – création sur l'avenue de Paris de pistes sécurisées par exemple.• Diagnostic des bâtiments à traiter et isolation des façades (doubles fenêtres) : poursuite du programme de rénovation pour les bâtiments publics (maternelle centre prévue).• Aménagements de voiries spécifiques (plateaux, chicane...) en fonction des demandes des riverains, notamment formulées lors des conseils de quartier et au guichet unique « allo voirie » qui recense les plaintes. Un guichet « Gestion de la relation citoyen » permet également d'enregistrer les requêtes.• Poursuite des actions d'entretien régulier de la chaussée pour éviter les nids de poule : un agent « surveillant du domaine public » est chargé de faire des rondes et signaler les dysfonctionnements. Les travaux sont ensuite immédiatement programmés.

Thème 3	Préservation et mise en valeur des zones calmes
Actions	<ul style="list-style-type: none">● Mener une réflexion sur l'usage de la zone, et les possibles conflits d'usage (lecture et jeux d'enfants), à l'intérieur du lieu ou vis-à-vis de l'environnement extérieur (rues ou activités proches).● Réaliser un suivi de l'environnement sonore via les cartes de bruit, ou via des mesures de bruit régulières.● Mener une réflexion sur les actions réalisables pour accroître l'attractivité des zones calmes tant du point de vue du :<ul style="list-style-type: none">● Fonctionnement (accessibilité – notamment Ile Franac, commodités, aménagements) que du Confort (mobilité urbain, propriété, sécurité).● Pérenniser, voir renforcer le caractère plaisant (plantations, espaces de convivialité, etc.) des zones calmes.● Dans le cadre de projets :<ul style="list-style-type: none">● Prévoir la réalisation de zones calmes dans le cadre des projets d'aménagements, comme prévu pour la ZAC rue de Paris.● Impliquer le référent PPBE pour les projets d'aménagements situés dans un rayon de 300 mètres autour du lieu à préserver.

Thème 4	Anticiper l'évolution du territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none">● Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction.● Etude attentive de l'impact acoustique généré par de nouveaux projets d'infrastructures (création, modification) et mobilisation pour la mise en place de traitement directement à la source au maximum (plus efficaces à long terme que les traitements des bâtiments).● Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si possible et opportun.● Communication aux services de l'Etat des données de trafic sur les voies communales circulées par plus de 5000 véhicules/jour afin de faciliter l'information du classement des voies et protéger ainsi les futures constructions. Au besoin, réalisation de comptages. Aucune n'est décomptée à ce jour, mais la commune conserve un point de vigilance sur cet aspect.
	<i>Des recommandations générales pour les projets d'aménagements sont consultables en annexe 6.</i>



Thème 5	Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none">• Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire.• Réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores, en fonction des besoins, notamment pour identifier les gains d'actions entreprises (zone 30 avec mesure avant/après), identifications de zones calmes...• Veille sur les activités potentiellement bruyantes sur le territoire et accompagnement des plaignants dans leur relation avec l'activité gênante.• Mise en place d'actions de sensibilisation du grand public sur la thématique bruit.



7. Suivi et implications du plan d'actions

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

7.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

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

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

- Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
 - Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
 - Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.
- Par ailleurs, la commune prévoit de réaliser des mesures pour quantifier les gains des diminutions de vitesses prévues.

7.2 Suivi du plan d'action

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

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

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

7.3 Mise en cohérence des outils

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

Annexes



Monsieur Olivier Dosne
Maire de Joinville-le-Pont
Hôtel de Ville
23 rue de Paris BP 83
94344 JOINVILLE-LE-PONT

Référence : 2013-17/ DDD-9

A l'attention de Laure FLANDRE Services Techniques - Urbanisme et Aménagement
Crétail, le

OBJET : Actions menées par le Département en matière de réduction et de prévention du bruit

Monsieur le Maire,

Dans le cadre de la réalisation de votre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, conformément à la directive européenne 2002/49/CE, vous m'avez fait part d'une demande d'informations concernant les actions que mène le Département en matière de réduction et de prévention du bruit, en particulier sur son réseau viaire.

Par le présent courrier, je souhaite vous rappeler l'engagement de longue date du Département dans la lutte contre le bruit, afin de répondre à une préoccupation forte des val-de-marnais de voir s'améliorer la qualité de leur environnement sonore. Ceci s'est traduit par la mise en œuvre d'une politique transversale visant l'ensemble des sources de bruit du territoire. Le Département a agi en tant qu'acteur du territoire et à travers ses propres responsabilités. Vous trouverez ainsi, décrites, de manière globale, dans la note ci-jointe les nombreuses initiatives, opérations techniques et de sensibilisation menées dans ce cadre.

En ce qui concerne plus spécifiquement le recensement des mesures prises (2002 à 2012) et à venir (2013 à 2017) pour limiter le bruit le long des voies départementales, après un certain retard accumulé pour préciser les modalités et moyens de recensement de ces informations, je vous annonce que ce travail de recherche éparse et de mise en forme nouvelle de ces données est engagé et doit être finalisé d'ici la fin du mois de mai prochain. A cette date, un tableau numérique par axe, nature de travaux, date de réalisation et coût vous sera communiqué.

Ce recensement des actions sera d'autre part intégré totalement ou pour partie dans le futur plan de prévention du bruit dans l'environnement du Conseil général, actuellement en cours d'élaboration.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de ma considération la plus distinguée.

Le Président du Conseil général

Pour le Président du Conseil général
et par délégation

Le Conseiller général d'Alsace

Pour tout courier

Monsieur le Président du Conseil général du Val-de-Marne

Hôtel du département

Direction du Développement Durable- secteur politiques environnementales

Abraham JOHNSON

39 94
cg94.fr

MESURES DE LUTTE CONTRE LE BRUIT
MENÉES PAR LE CONSEIL GÉNÉRAL DU VAL DE MARNE

Depuis 2000, le Département mène une politique volontariste de lutte contre le bruit quelle que soit la source incriminée, à travers ses propres responsabilités et ses priorités affichées (sanitaire et social, transport, enseignement, habitat...), et par solidarité avec les autres collectivités confrontées à des problèmes de bruit dont elles n'ont pas la maîtrise.

Cette politique s'est développée autour des axes suivants :

- contribuer à une meilleure connaissance et à l'amélioration de l'environnement sonore départemental,
- développer une sensibilité environnementale des val de marais dans la lutte contre le bruit
- favoriser la coopération entre tous les acteurs du bruit
- prendre en compte le bruit en amont et en aval des projets départementaux.

Pour conduire une politique efficace de lutte contre le bruit à l'échelle de son territoire, la collectivité s'est dotée de plusieurs outils d'information environnementale relative au bruit :

- la création en 2003 d'un Observatoire Départemental de l'Environnement Sonore (ODES),
- la réalisation de la cartographie départementale du bruit liée aux transports et aux activités industrielles, outil de diagnostic et d'aide à la décision,
- l'acquisition de stations permanentes de mesure du bruit et la réalisation de campagnes de mesures et d'enquêtes sur la gêne des riverains autour d'Orly (études de Faburel).

Par la création de l'ODES, lieu d'échanges et de concertation pour les différents partenaires de la lutte contre le bruit, le Département a contribué à l'émergence de l'Observatoire du bruit en Ile-de-France Bruitparif. Depuis l'intégration de l'ODES en 2008 au sein de Bruitparif, le Département a développé un partenariat renforcé avec cette association, afin de pérenniser les initiatives sur le Val-de-Marne. Il s'est agi notamment d'enrichir et actualiser la cartographie départementale du bruit, projet initié et coordonné par le Département, de déployer des stations de mesure du bruit du Département (deux concernent le bruit aérien, à Marolles en Bre et Villeneuve le Roi et une à Villeneuve Saint Georges documente les situations de multi-exposition) et de sensibiliser les collégiens.

Le Département a joué également un rôle d'animation du territoire plus spécifiquement orienté vers la question du bruit aérien, dans le cadre de la démarche partenariale du pôle d'Orly, qui porte l'ambition d'améliorer la qualité de vie, l'environnement et le bien-être de ses habitants. A travers la réalisation d'études (notamment un état des lieux de l'impact sonore de l'activité aéroportuaire d'Orly produit en 2005 par le Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit pour le compte du Département), la production d'indicateurs sur

le trafic et le bruit aérien, parmi un corpus d'indicateurs du développement durable, l'élaboration d'une charte de développement durable, les acteurs se sont accordés notamment pour la poursuite de leurs efforts afin de prévenir et réduire les nuisances liées au trafic aérien (revalorisation de l'aide à l'insonorisation). Le Département poursuit actuellement ses efforts pour émettre des propositions visant à réduire le bruit et à améliorer le dispositif d'aide aux riverains de l'aéroport d'Orly.

Le Département soutient également les projets sur son territoire, à travers le financement des associations de lutte contre le bruit aérien.

En matière de partenariats avec les gestionnaires d'infrastructures terrestres, le Département s'est associé à des projets majeurs de protections phoniques le long de grands axes dans le cadre des contrats de plan (CFCR-CPRD), allant de la mise en place d'écrans anti bruit à des couvertures partielles ou totales (couverture A6b, couverture RER A). Le Département a notamment signé un protocole avec RFF pour l'engagement dans des opérations de rattrapage des points noirs bruit ferroviaires sur le département. Dans ce cadre, il finance des mesures de protections phoniques complémentaires liées à la liaison TGV Massy - Valenton.

Dans le cadre de l'aménagement du territoire, le Département émet des avis sur le volet bruit des documents de planification (SDRIF, PDUIF...) ou d'urbanisme (Plan Local d'Urbanisme, Plan d'Exposition au Bruit de la plate-forme aéroportuaire d'Orly, Contrat de Développement Territorial).

Par ailleurs, le Département intègre le bruit dans ses politiques sectorielles (habitat social, espaces verts, bâtiments, déplacements...) :

- En ce qui concerne son patrimoine bâti, le Département favorise la prise en compte du bruit dans le cadre de la construction et la réhabilitation de ses équipements, en particulier les collèges et les crèches. La systématisation de la démarche « Haute Qualité Environnementale » puis le développement d'une véritable politique énergétique des bâtiments concourent à une isolation renforcée des bâtiments départementaux.
- Le Département a également accordé des aides financières aux bailleurs sociaux et aux particuliers pour des opérations de réhabilitation sur le volet bruit.
- Dans certains de ses parcs, le Département a créé des zones de « ressourcement », telles que dans le parc départemental des Hautes Bruyères par l'édification d'une butte de terre le long de l'autoroute A6 et par la mise en valeur du « Jardin du Silence », une zone encaissée et protégée du bruit, dans le parc départemental du Cotéau par la construction de bâtiments ayant un effet d'écran et l'édification également de buttes de terre.

- Le réseau routier départemental a un impact sonore important : si le tiers des habitants du Val-de-Marne est surexposé au bruit des transports, environ 1/6 est surexposé au bruit généré par les routes départementales. Cette situation prévaudrait pour 85% des cas en mono exposition (routes départementales uniquement) et 15% des cas en multi-exposition (routes départementales et autre source de bruit). Elle résulte en partie de l'héritage des points noirs bruit, non traités, lors du transfert des routes nationales, axes à fort trafic fortement générateurs de bruit.

La maîtrise des nuisances sonores liées aux déplacements constitue un des enjeux de la politique départementale des déplacements mise en place en 2009, à travers le Plan de Déplacements du Val-de-Marne (PDVM).

Cette ambition passe par :

- un report modal des déplacements en voiture et deux-roues motorisés vers les transports collectifs et les modes actifs (marche et vélo),
- un report modal du transport routier de marchandises vers le rail et la voie d'eau

Les déplacements motorisés qui représentent encore 2/3 des déplacements sont les principaux responsables des émissions sonores. Les projets de requalification de voirie visent à réduire leur place au profit d'autres solutions de mobilité alternatives et durables, avec intégration de transports collectifs lourds, réduction des files de circulation notamment vers Paris (RD7, RD5, RD4,...), projets de transports collectifs et surtout une véritable promotion des modes doux tels que la marche à pieds et les vélos. La répartition actuelle des déplacements est de 21% pour les transports en commun, 45% pour les véhicules motorisés et 33% sur la marche à pieds. A l'horizon 2020, le PDVM a fixé à 35% la part des piétons et à 5% celle des deux roues non motorisés.

Cette évolution de la voirie s'accompagne d'une nouvelle appropriation de l'espace public et d'une amélioration de l'ambiance sonore.

Pour réduire le bruit à la source, le Département met en place de plus en plus fréquemment des revêtements de béton bitumineux acoustique à granulométrie fine (à formule discontinue modifiée type 0,6/3 par exemple). Pour les chaussées qui font l'objet d'un trafic important et sont rendues glissantes, il choisit des revêtements à granulométrie supérieure, mais plus rugueuse et de qualité acoustique moindre.

Il agit peu sur la vitesse de circulation, la plupart des routes départementales étant déjà limitées à 50km/h.

Le Département a construit quelques écrans anti-bruit quand cela était possible, à proximité d'une voie rapide n'ayant pas le caractère urbain de « rue ».

Dans le département du Val de Marne très urbanisé, cela n'a été réalisé que le long du Bd de Guyane à Saint Mandé le long du Bd périphérique et le long de la RD1 à Créteil, complétée par une isolation des façades exposées au bruit de la RD 1 pour un isolement acoustique de 32 à 36 dB(A) et au bruit de l'autoroute A86.

Sur son réseau, le Département en tant que maître d'ouvrage met en œuvre des protections acoustiques avec isolation de façades, lors de création d'infrastructures nouvelles ou modifiées de façon significative à proximité d'habitations existantes, conformément aux dispositions de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.



Direction Régionale et Interdépartementale
de l'Environnement et de l'Énergie d'Île-de-France

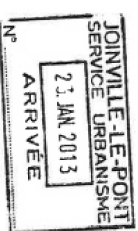
Unité territoriale du Val de Marne

Nos réf. : DRIEE-FR/79/2013/CAD/VEEP/35

Affaire suivie par : Mme Emille BONIN
emille.bonin@developpement-durable.gouv.fr
Tél. : 01 49 80 26 07 - Fax : 01 49 80 26 77



Citeuil, le 21 JAN. 2013



Monsieur le Maire,

Par lettre du 13 novembre 2012, vous sollicitez la DRIEE pour la réalisation du plan de prévention du bruit dans l'environnement de la commune de Joinville-le-Pont, pour y intégrer la prévention des nuisances sonores provenant d'installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A), comme le prévoit le décret du 24 mars 2006.

En tant qu'acteur local du territoire, la DRIEE agit pour prévenir et maîtriser toute forme de nuisance (dont le bruit) émise par les installations classées et qui porterait atteinte aux intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 du code de l'environnement.

Ainsi, lors de la création d'une nouvelle ICPE-A, l'exploitant doit transmettre, dans le dossier de demande d'autorisation d'exploiter, une étude d'impact comprenant une analyse du bruit générée de façon directe ou indirecte par l'installation sur le voisinage (R512-8 du code de l'environnement). Cet aspect fait partie des points analysés par la DRIEE dans le cadre de l'instruction de la recevabilité du dossier.

Une fois le dossier considéré comme recevable, une enquête publique est lancée par le préfet de département. Une information des communes concernées par les risques et inconvénients dont l'établissement peut être la source est alors réalisée.

Au vu du dossier et sur la base de leur connaissance du territoire, les communes peuvent transmettre leur avis dans le cadre de l'enquête publique.

Services Techniques - Urbanisme & Aménagement
(À l'attention de Mme Laure FLANDRE)
Hôtel de Ville
23 rue de Paris
BP 83
94 344 JOINVILLE-LE-PONT

www.dirree.fr/developpement-durable/pouv

12-14 rue des Archives - 94011 Citeuil Cedex - Tél. : 33 (0) 1 49 80 26 04 - Fax : 33 (0) 1 49 80 26 77



Le bruit généré par les installations classées fait l'objet d'un encadrement par la réglementation. Deux arrêtés ministériels généraux réglementent les bruits générés par les établissements soumis à autorisation :

- pour les installations autorisées ou modifiées après le 1er juillet 1997, l'arrêté du 23 janvier 1997 s'applique,
- pour les autres installations, il s'agit de l'arrêté du 20 août 1985.

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

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

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

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

L'inspection des installations classées est chargée du contrôle de ces installations. La plupart de ces contrôles sont prévus mais peuvent aussi être déclenchés à la suite d'une plainte.

Sur le territoire concerné par votre plan de prévention du bruit dans l'environnement, les installations classées soumises à autorisation sont :

- DIGIMAGE CINEMA (ex GTC), au 1 quai Gabriel Péri ;
- MANUFACTURE CARTIERS LUNETTES (ex LUXURY EYEWEAR), situé au 21 bis boulevard du Maréchal Leclerc.

Ces installations ont toutes deux fait l'objet de visites d'inspection en 2012. À ce jour, aucune non-conformité majeure ni aucune plainte relative au bruit n'ont été relevées sur ces installations autorisées.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Le chef de l'unité territoriale du Val-de-Marne

Joëlle Myrène CHABANE



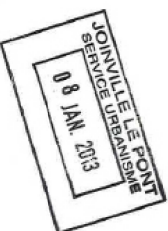
RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE

Direction régionale Ile-de-France



Paris, le - 3 JAN. 2013

Monsieur Jean-Jacques GRESSION
Maire adjoint de Joinville-le-Pont
Mairie de Joinville-le-Pont
23, rue de Paris
BP 83
94344 JOINVILLE-LE-PONT



Vos références : ELUS/CE
Nos références : 2012000774000Dlifer-496
Affaire suivie par : Jean-Philippe REGAIRAZ
Téléphone : 01 53 94 38 81

Objet : Elaboration du PPBE – Sollicitation d'informations

Monsieur le Maire,

Par votre courrier du 13 novembre 2012, vous avez interrogé RFF pour connaître les actions de réduction ou de prévention du bruit sur votre territoire, dans le cadre de l'élaboration de votre PPBE.

Les voles ferrées qui traversent votre commune sont gérées par la RATP (RER A : ligne 956 000) et ne font pas partie du réseau ferré national.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Maire, l'assurance de mes salutations distinguées.

Nathalie VINCIGUERRA
Chef du Service Environnement et
Développement Durable

"Réseau ferré de France exploite les condamnations de ses correspondants dans une base de données ayant pour unique finalité la gestion et le suivi des courants. Vous disposez auprès de RFF d'un droit d'accès et de modification aux informations vous concernant."

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE
81/89 rue Faidherbe et Lavoisier - CS 61301 - 75211 Paris Cedex 13
Téléphone : 01 53 94 38 81
Site Internet : www.rff.fr
SIRET : 442 280 317 00019 - NAF : 52.12Z
www.rff.fr

17/05

Travaux sur bâtiments publics menés par la commune :

Actions menées ces 10 dernières années					
Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Pose revêtement acoustique mural	Salle Bério	Insonorisation + thermique	Août 2002	3 618,25 €	
Chassis PVC à double vitrage	Dortoir RDC maternelle Polangis	Insonorisation	Août 2002	10165,33 €	
Pose de rideaux	Dortoir RDC maternelle Polangis	Occultation + insonorisation	Août 2002	609,96 €	
Chassis PVC à double vitrage	Apt garden gymnase Lacurot	Insonorisation + thermique	Septembre 2002	2783,44 €	
Pose de rideaux	Classe RDC maternelle Polangis	Occultation + insonorisation	Août 2002	1032,15 €	
Chassis PVC à double vitrage	Apt 25 RPA Dagoty	Insonorisation + thermique	Novembre 2002	2828,49 €	
Chassis PVC à double vitrage	Apt 13 RPA Wilson	Insonorisation + thermique	Novembre 2002	3167,38 €	
Chassis PVC à double vitrage	Apt garden stade	Insonorisation + thermique	Mars 2003	6256,59 €	
Pose de rideaux	Salle informatique primaire Voisin	Occultation + insonorisation	Août 2003	461,85 €	
Pose de rideaux	Classe Directrice maternelle Centre	Occultation + insonorisation	Août 2003	487,51 €	
Pose de rideaux	Classe Directrice maternelle la Fontaine	Occultation + insonorisation	Août 2003	707,43 €	
Pose de rideaux	Classe n° 18 primaire Polangis	Occultation + insonorisation + thermique	Août 2003	1007,55 €	
Création d'une surtiture	Loge stade	Insonorisation + thermique	Octobre 2003	3676,87 €	
Pose de rideaux	Classes n° 19, 103, 104 primaire Polangis	Occultation + insonorisation + thermique	Août 2004	4276,91 €	
Porte alu double vitrage	Classe n°1 maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Août 2004	3576,04 €	
Doublage murs périphériques	Apt 28 RPA Dagoty	Insonorisation + thermique	Mai 2004	2180,45 €	
Chassis PVC double vitrage	Apt 11 RPA Dagoty	Insonorisation + thermique	Juin 2004	2771,49 €	
2 Portes alu double vitrage	Préau primaire Voisin	Insonorisation + thermique	Août 2004	5073,43 €	
Faux plafond acoustique	Salle activité crèche Canadiens	Insonorisation + thermique	Décembre 2004	3013,72 €	
Faux plafond acoustique	Classe 19 primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Août 2004	2675,26 €	
Cloison séparation	Vestiaire / douche maternelle Gibus	Insonorisation + thermique	Août 2004	2671,86 €	
Réfection toiture terrasse	3ème étage HDV	Insonorisation + thermique	Novembre 2004	21334,97 €	
Réfection toiture terrasse	Réfectoire primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Novembre 2004	11523,22 €	
Réfection toiture terrasse	3ème étage HDV	Insonorisation + thermique	Novembre 2004	11566,04 €	
Création d'un sas d'entrée	Salle Julien école de musique	Insonorisation + thermique	Octobre 2004	4514,90 €	
Cloisonnement bureaux	Accueil 4ème HDV	Insonorisation + thermique	Novembre 2004	6127,11 €	

Actions menées ces 10 dernières années

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Chassis PVC double vitrage	Apt 5 RPA Dagoty	Insonorisation + thermique	Novembre 2004	1999,23 €	
Isolation chaudière	Primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Décembre 2004	1501,11 €	
Doublage plafond	Sous sol primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Décembre 2004	1000,00 €	
Réhabilitation pavillon des gardes + vestiaires	Stade	Remise aux normes	Eté 2005	183714,98 €	
Doubles vitrages	Chalet jeunesse	Insonorisation + thermique	août 2005	3417,52 €	
Pose de rideaux	Dortoir maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Août 2005	894,61 €	
Isolation plafond	Chaudière primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Août 2005	2027,22 €	
Etude acoustique	Maternelles Centre et Polangis	Insonorisation	Jun 2005	4 825,22 €	
Isolation acoustique	Maternelles centre et Polangis	insonorisation	Août 2005	35880,01 €	
Chassis alu double vitrage	Facade cour primaire Voisin	Insonorisation + thermique	Août 2005	61683,17 €	
Rénovation vestiaires préfabriquée	stade	Remise aux normes	Eté 2005	74891,34 €	
Etude acoustique	Réfectoire primaire Polangis	Insonorisation	Mars 2006	2664,09 €	
Pose de rideaux	Maternelles Centre et la Fontaine, primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Juillet 2006	7056,92 €	
Pose de baffles acoustiques	Réfectoire primaire Palissy	insonorisation	Juillet 2006	6200,06 €	
Pose de rideaux	portofino	Insonorisation + thermique	Août 2006	1169,69 €	
Chassis alu double vitrages	Primaire Voisin façade côté rue	Insonorisation + thermique	Eté 2006	106894,98 €	
Pose de rideaux	Salle Hermitage HDV	Insonorisation + thermique	Octobre 2006	655,41 €	
Isolation du réfectoire	Réfectoire primaire Polangis	insonorisation	Décembre 2006	41485,65 €	
Portes alu double vitrage	Classe 5 maternelle la Fontaine	Insonorisation + thermique	Décembre 2006	5906,57 €	
Etude acoustique	Réfectoire primaire Voisin	insonorisation	Décembre 2006	2664,09 €	
Faux plafond acoustique	Réfectoire maternelle Gibus	Insonorisation + thermique	Août 2007	23193,02 €	
Chassis alu double vitrage	Patio maternelle la Fontaine	Insonorisation + thermique	Août 2007	39959,16 €	
Faux plafond acoustique	Hall entrée maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Août 2007	5319,65 €	
Chassis PVC double vitrage	Facade côté rue maternelle Polangis	Insonorisation + thermique	Eté 2007	85120,42 €	
Pose de rideaux	Préau maternelle la fontaine	Insonorisation + thermique	Septembre 2007	1525,02 €	
Doublage mur	Escalier maternelle Gibus	Insonorisation + thermique	Septembre 2007	1400,04 €	
2 portes alu double vitrage	PMI	Insonorisation + thermique	Novembre 2007	8713,24 €	

Actions menées ces 10 dernières années

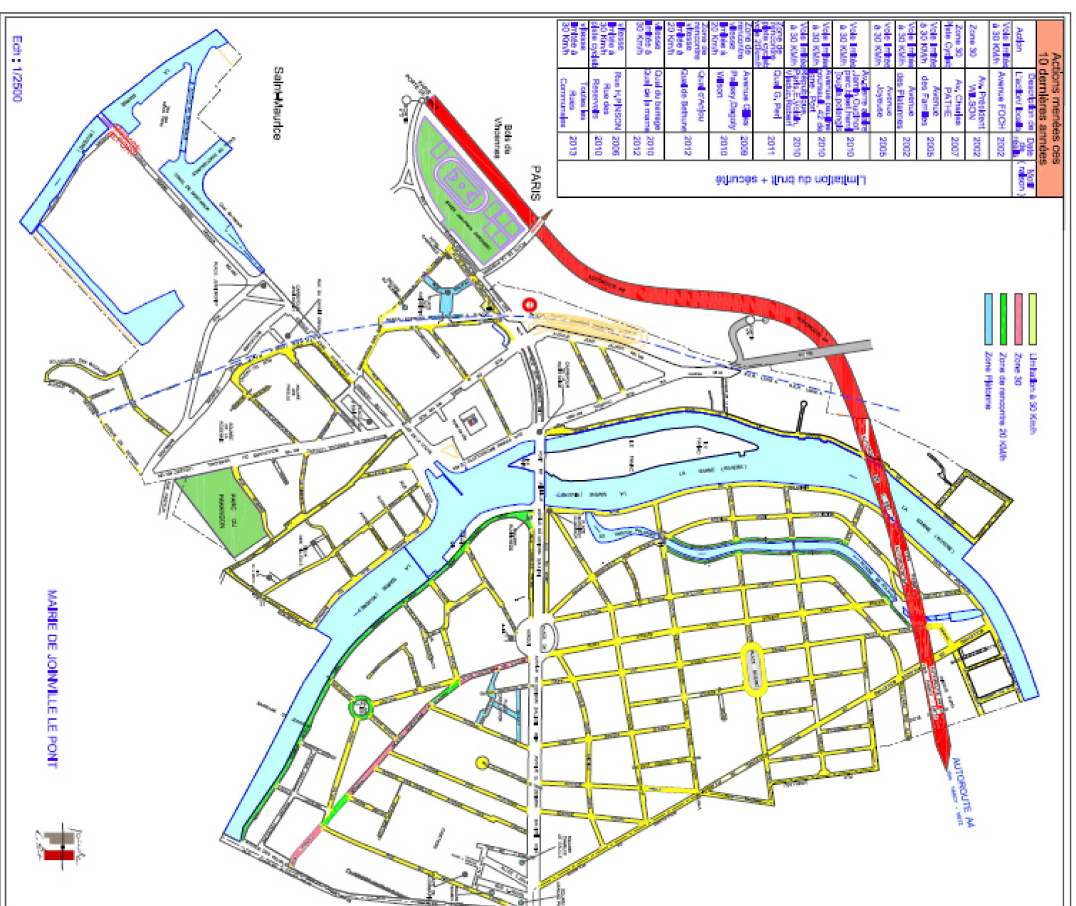
Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Faux plafond acoustique	Local poterie 9 fanac	Insonorisation + thermique	Décembre 2007	4766,56 €	
Cloisons acoustiques	Bureaux 4 ^{ème} HDV	Insonorisation + thermique	Septembre 2008	4577,18 €	
Pose de rideaux	Classes primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Août 2008	2124,81 €	
Pose de rideaux	5 classes de la maternelle Polangis	Insonorisation + thermique	Décembre 2008	4537,62 €	
Cloisonnement cage d'escalier	Accès apt primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Février 2009	2837,15 €	
Etude acoustique	Réfectoire maternelle la Fontaine	insonorisation	Février 2009	2664,09 €	
Cloisonnement de 3 bureaux	RDC HDV	Insonorisation + thermique	Avril 2009	26311,52 €	
Chassis PVC double vitrage	Facade côté cour mater Polangis	Insonorisation + thermique	Eté 2009	83139,70 €	
Pose de rideaux	Maternelles et primaires	Insonorisation + thermique	Eté 2009	17008,10 €	
Cloison acoustique	Préau maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Eté 2009	7791,94 €	
Doublage mur périphérique	Réfectoire primaire polangis	Insonorisation + thermique	Août 2009	4518,75 €	
Insonorisation réfectoire	Réfectoire maternelle la Fontaine	Insonorisation	Août 2009	15565,17 €	
Porte alu double vitrage	Multimédia HDV	Insonorisation + thermique	Septembre 2009	5390,54 €	
Chassis alu double vitrage	Réfectoire primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Octobre 2009	12302,98 €	
Verrrière alu double vitrage	Salle activité crèche Canadiens	Insonorisation + thermique	Novembre 2009	16911,66 €	
Pose de films thermiques	Classe 7 maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Novembre 2009	2256,85 €	
Extension de l'école	Maternelle Polangis	Mise aux normes	2010/2011	1 302 389,85 €	
Faux plafond acoustique	Salle de la paillette HDV	Insonorisation + thermique	Jun 2010	8712,30 €	
Doublage mur périphérique	Apt fonction primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Mai 2010	1746,29 €	
2 portes alu double vitrage	Hall maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Novembre 2010	16586,82 €	
Réhabilitation chalet	Chalet service jeunesse	Mise aux normes	1 ^{er} trimestre 2011	240070,22 €	
Pose de rideaux	Préau primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Mars 2011	3871,21 €	
Réhabilitation du sas	Entrée RDC HDV	Mise aux normes	Eté 2011	163762,10 €	
Cloisonnement bureaux	RDC HDV	Insonorisation + thermique	Mai 2011	7112,61 €	
Pose de rideaux	Classe 6 maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Juillet 2011	2088,21 €	
Fenêtres PVC double vitrage	Apt gardien cinétière	Insonorisation + thermique	Juillet 2011	3517,37 €	
Pose de rideaux	Réfectoire maternelle Centre	Insonorisation + thermique	Août 2011	3595,18 €	

Actions menées ces 10 dernières années

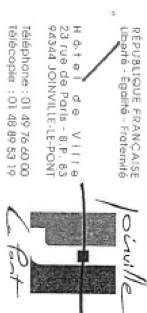
Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Faux plafond acoustique	Salle Julien HDV	Insonorisation + thermique	Octobre 2011	4658,04 €	
4 portes au double vitrage	Sanitaires primaire Palissy	Insonorisation + thermique	Decembre 2011	23324,33 €	
Pose de rideaux	Classes primaire Palissy	Insonorisation + thermique	Decembre 2011	1978,72 €	
Pose de rideaux	Classes maternelle Gibus	Insonorisation + thermique	Février 2012	3897,22 €	
Faux plafond	Salle des mariages HDV	Insonorisation + thermique	Juillet 2012	12083,55 €	
Pose de rideaux	Classes primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Novembre 2012	4209,92 €	
Doublage mur périphérique	Apt fonction primaire Polangis	Insonorisation + thermique	Decembre 2012	3708,05 €	
Cloisonnement bureaux	Accueil 4 ème étage	Insonorisation + thermique	Decembre 2012	14526,61 €	

Actions prévues pour les 5 prochaines années

Action	Description de l'action / Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Cloisonnement de bureaux	Local ACMO 2 ^{ème} étage HDV	Insonorisation + thermique	2013	12000 €	
Réfection toiture terrasse	g ^{ème} étage HDV	Insonorisation + thermique	2013	80000 €	
Remplacement mur rideau double vitrage	Centre technique bâtiment	Insonorisation + thermique	2013	57000 €	
Construction d'un garage municipal	Bd de Polangis	Construction neuve	2013	1297315 €	
Pose de rideaux	Toutes écoles	Insonorisation + thermique	2013	5000 €	
Faux plafond	RDC maternelle Gibus	Insonorisation + thermique	2013	100000 €	
Isolation des combles	Couverture primaire Polangis	Insonorisation + thermique	2013	40000 €	
Fenêtres PVC double vitrage	Bâtiment sportif associatif le fauac	Insonorisation + thermique	2013	15000 €	
Bardage façade	Capitainerie du port de plaisance	Insonorisation + thermique	2013	180000 €	
Réhabilitation de l'école	Maternelle du Centre	Construction neuve	2013 / 2015	4 200000 €	



Annexe 2. Echanges mairie - services de l'Etat et collectivités au sujet des nuisances générées par l'A4



Joinville-le-Pont, le 24 novembre 2010

Secrétariat du Maire
OD/OSCU/219
Objet : Problèmes A4/A86

Madame Nathalie KOSCIUSKO-
MORIZET
Ministre de l'Ecologie, du
Développement durable, des transports
et du Logement
246 boulevard Saint-Germain
75007 PARIS

Madame la Ministre,

Je souhaite attirer votre attention sur les conséquences catastrophiques pour la commune de Joinville-le-Pont de l'énorme fréquentation du tronc commun aux autoroutes A4/A86.

Le tronc commun aux autoroutes A4 et A86 est situé à l'Est de Paris, dans le département du Val-de-Marne, entre l'échangeur de Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne.

A la hauteur de Nogent-sur-Marne et de Joinville-le-Pont, les deux autoroutes convergent en un tronc commun long d'environ 2 200 mètres, dont la capacité d'absorption ne permet pas d'absorber l'importance du trafic. Par ailleurs, les sections de l'A86 et de l'A4 comprennent respectivement 2 et 3 voies, qui se rejoignent sur une partie commune qui n'en comptait que 4 jusqu'à l'expérimentation de l'ouverture des voies auxiliaire en période de fort trafic.

250 000 véhicules empruntent chaque jour cette portion d'autoroute, générant le plus grand bouchon autoroutier d'Europe.

Le projet de découpage des autoroutes A4 et A86, prévu dès les travaux de construction de l'autoroute A4 en 1976, a fait l'objet de nombreuses études et décisions. Celles-ci ont conduit à envisager différents partis d'aménagements successifs, dont l'objectif était de résoudre les difficultés de circulation sur cette voie.

Fin 2006, l'Etat a proposé une alternative aux projets précédents dite « projet environnemental », qui visait principalement à mettre en place des protections phoniques, des aménagements paysagers sur les délaissés d'autoroute et à traiter le ruissellement des eaux de pluie en provenance de l'autoroute. Une enquête publique a même été annoncée pour fin 2007, avec un démarrage des travaux prévu pour 2009.

Rien n'a été réalisé à ce jour, alors que des protections phoniques ont été réalisées sur l'A4 et l'A86 à Saint-Maurice, Maisons-Alfort, Créteil (mise en



œuvre de nouveaux écrans et remplacement d'écrans existants par des écrans plus hauts) et sur l'A4 à Champigny (mise en place de nouveaux écrans et de parements absorbants sur certains murs de soutènement et piédroits de l'autoroute).

J'ai sollicité à de nombreuses reprises vos prédécesseurs, afin que Joinville-le-Pont bénéficie du même traitement des nuisances subies que les communes riveraines et que cesse ce scandale environnemental qui frappe la Marne.

Je me permets en conséquence de vous alerter dès votre prise de fonctions sur les demandes légitimes des citoyens joinvillais que je représente, à savoir :

- la mise en œuvre du « Projet environnemental », c'est-à-dire le traitement des nuisances environnementales :
 - le bruit, par la mise en place des protections phoniques identiques à celles déjà réalisées le long de l'autoroute dans les communes de Saint-Maurice, Maisons-Alfort, Créteil et Champigny ;
 - les eaux sales de ruissellement, par un traitement visant à supprimer les pollutions vers la Marne, le ru de Polangis ou le bras de Gravelle, inexistant aujourd'hui alors que les enjeux de loisirs et de prises d'eau potable sont forts. Des études ont recensé trois zones de rejets potentiels, qui devraient être équipées d'une station de traitement ;
 - les pollutions lumineuses ;
 - les pollutions atmosphériques : trois polluants ont été recensés comme le dioxyde d'azote, le benzène et les aldéhydes.
- la réhabilitation et mise à disposition de la ville des terrains d'empierre, propriété de l'Etat. Les contacts avec l'AFTRP n'ont toujours pas avancé vers d'éventuelles conventions d'occupation précaire.

Espérant vous avoir convaincu et de la nécessité de prendre enfin en charge et de supprimer ces pollutions, indignes d'une ville de petite couronne parisienne, et certain de pouvoir compter sur votre soutien, je vous prie d'agréer, Madame la Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Yves Coulon


Yves Coulon
 Maire de Joinville-le-Pont
 Conseiller Régional d'Ile-de-France

REPUBLIQUE FRANÇAISE
 Libre - Egalité - Fraternité
Joinville
 Hôtel de Ville
 23 rue de Paris - B.P. 83
 94344 JOINVILLE-LE-PORT
 Téléphone : 01 49 76 60 00
 Télécopie : 01 49 89 53 19

Joinville-le-Pont, le 6 mai 2011

Secrétariat du Maire
 OD/OS/CL/303
 Objet : Autoroutes A4/A86

Monsieur Jean-Paul HUCHON
 Président
 CONSEIL REGIONAL
 33 rue Barbet de Jouy
 75007 PARIS

Monsieur le Président,

Lors de notre rendez-vous de ce jour, nous avons évoqué les conséquences catastrophiques pour la commune de Joinville-le-Pont de l'énorme fréquentation du tronçon commun aux autoroutes A4/A86.

Je souhaite vous confirmer par le présent courrier tous les éléments de ce dossier, ainsi que les demandes légitimes de la ville de Joinville.

Le tronçon commun aux autoroutes A4 et A86 est situé à l'Est de Paris, dans le département du Val-de-Marne, entre l'échangeur de Saint-Maurice et la bifurcation de Nogent-sur-Marne.

A la hauteur de Nogent-sur-Marne et de Joinville-le-Pont, les deux autoroutes convergent en un tronçon commun long d'environ 2 200 mètres, dont la capacité d'absorption ne permet pas d'absorber l'importance du trafic. Par ailleurs, les sections de l'A86 et de l'A4 comprennent respectivement 2 et 3 voies, qui se rejoignent sur une partie commune qui n'en comptait que 4 jusqu'à l'expérimentation de l'ouverture des voies auxiliaires en période de fort trafic.

250 000 véhicules empruntent chaque jour cette portion d'autoroute, générant le plus grand bouchon autoroutier d'Europe.

Le projet de découpage des autoroutes A4 et A86, prévu dès les travaux de construction de l'autoroute A4 en 1976, a fait l'objet de nombreuses études et décisions. Celles-ci ont conduit à envisager différents partis d'aménagements successifs, dont l'objectif était de résoudre les difficultés de circulation sur cette voie.

Fin 2006, l'Etat a proposé une alternative aux projets précédents dite « projet environnemental », qui visait principalement à mettre en place des protections phoniques, des aménagements paysagers sur les délaissés d'autoroute et à traiter le ruissellement des eaux de pluie en provenance de l'autoroute. Une enquête publique a même été annoncée pour fin 2007, avec un démarrage des travaux prévu pour 2009.



Rien n'a été réalisé à ce jour, alors que des protections phoniques ont été réalisées sur l'A4 et l'A86 à Saint-Maurice, Maisons-Affort, Crétail (mise en œuvre de nouveaux écrans et remplacement d'écrans existants par des écrans plus hauts) et sur l'A4 à Champigny (mise en place de nouveaux écrans et de parements absorbants sur certains murs de soutènement et piédroits de l'autoroute).

J'ai sollicité à de nombreuses reprises l'Etat, en la personne des différents ministres chargés de l'écologie, afin que Joinville-le-Pont bénéficie du même traitement des nuisances subies que les communes riveraines et que cesse ce scandale environnemental qui frappe la Marne.

Je me permets en conséquence de vous alerter en tant que Président du Conseil régional d'Ile-de-France et de vous demander votre aide pour que les demandes légitimes des citoyens joinvillais que je représente soient satisfaites, à savoir :

- la mise en œuvre du « Projet environnemental », c'est-à-dire le traitement des nuisances environnementales :
 - le bruit, par la mise en place des protections phoniques identiques à celles déjà réalisées le long de l'autoroute dans les communes de Saint-Maurice, Maisons-Affort, Crétail et Champigny ;
 - les eaux sales de ruissellement, par un traitement visant à supprimer les pollutions vers la Marne, le ru de Polangis ou le bras de Gravelle, inexistant aujourd'hui alors que les enjeux de loisirs et de prises d'eau potable sont forts. Des études ont recensé trois zones de rejets potentielles, qui devraient être équipées d'une station de traitement ;
 - les pollutions lumineuses ;
 - les pollutions atmosphériques : trois polluants ont été recensés comme le dioxyde d'azote, le benzène et les aldéhydes.
- la réhabilitation et mise à disposition de la ville des terrains d'empierre, propriété de l'Etat. Les contacts avec l'AFTRP n'ont toujours pas avancé vers d'éventuelles conventions d'occupation précaire.

Comptant sur votre soutien, je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes salutations distinguées.


Député-Maire de Joinville-le-Pont


REPUBLIQUE FRANÇAISE
Mairie de Joinville-le-Pont
23 rue des Ponts - 93 83
93834 JOINVILLE-LE-POINT
Téléphone : 01 49 76 50 00
Télécopie : 01 49 89 53 19

Joinville-le-Pont, le 30 septembre 2011

Monsieur Jean-Vincent PLACE
Sénateur de l'Essonne
Conseiller régional
Conseil Régional d'Ile-de-France
33 rue Barbet de Jouy
75007 Paris

Secrétaire du Maire
M. 07 49 76 60 03
N/REF : OD/OS/0336

Monsieur le Sénateur,

La ville de Joinville-le-Pont souffre depuis de trop nombreuses années du problème des nuisances, notamment sonores, générées par le tronçon commun aux autoroutes A4/A86.

Le tronçon commun aux autoroutes A4/A86 est, en effet emprunté chaque jour par plus de 250 000 véhicules, qui contribuent à générer la plus grosse bouchon autoroutier d'Europe et de nombreuses nuisances pour les communes riveraines, dont Joinville-le-Pont : pollution des eaux de la Marne par les eaux sales de ruissellement, pollution atmosphérique et lumineuse et intenses nuisances sonores.

Si le projet d'assainissement du tronçon commun A4/A86 est en cours d'études préalable à une procédure de déclaration d'utilité publique, rien n'est fait à ce jour pour la résolution des nuisances sonores qui deviennent intolérables pour les Joinvillais.

J'ai interrogé à de nombreuses reprises Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET, Ministre de l'écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement afin que l'Etat prenne enfin en charge le traitement de ces nuisances sur Joinville, conformément aux engagements pris en 2006.

Dans sa réponse à une question écrite publiée au JO en date du 20 septembre 2011, Madame la Ministre indique que les protections phoniques dont je souhaite voir la mise en place et qui seraient identiques à celles réalisées sur Champigny, Charenton, Saint-Maurice, Maisons-Affort et Crétail, pourraient être financées dans le cadre d'un prochain PDM.

Avec Michel HERBILLON, Député-Maire de Maisons-Affort, j'ai par ailleurs rencontré le 6 mai 2011 Jean-Paul HUCHON, Président de la Région Ile-de-France, qui m'a également proposé l'inscription de ces aménagements au PDM, nouveau volet routier des Contrats de Plan Etat-Région.

Je vous remercie donc, Monsieur le Sénateur, pour l'aide que vous venez d'apporter en séance du Conseil régional à ce dossier d'une importance capitale pour Joinville-le-Pont, et compte sur la poursuite de cette dernière afin que nous obtenions la résolution de ces nuisances intolérables sur nos territoires de l'Est francilien.

Dans cette attente, je vous prie de recevoir, Monsieur le Sénateur, l'expression de ma considération distinguée.



Olivier DOSNE
Député-Maire de Joinville-le-Pont

*** Île de France**
Conseil régional

Le vice-président
chargé des transports et des mobilités

Paris, le **26 OCT. 2011**

Dossier suivi par : Vincent MOUTARDE
Tél : 01 53 85 56 92

Réf : CR/UDM/MCTN° 433

Monsieur Olivier DOSNE
Député-Maire de Joinville-le-Pont
Hôtel de Ville
23, rue de Paris
BP 83
94344 JOINVILLE-LE-PONT

Monsieur le Député-Maire,

J'ai pris connaissance avec la plus grande attention de votre courrier du 3 octobre 2011, concernant les protections phoniques du tronc commun A4-A86 à Joinville le Pont.

Comme vous le savez, la Région s'est soucée, au cours des dernières années, des populations concernées par les diverses nuisances issues du trafic routier empruntant les viaducs surplombant le territoire Joinvillais.

C'est pourquoi, en particulier, la Région s'est toujours montrée défavorable à toute mesure qui conduirait l'accroissement du trafic sur ces ouvrages.

Vous m'interrogez à présent sur l'absence du site de Joinville de la liste des secteurs prioritaires de points noirs du bruit que la Région s'engage à financer, au côté de l'Etat, dans les 10 prochaines années.

Il m'importe en premier lieu de rappeler que c'est l'Etat qui est responsable, vis-à-vis des élus et des populations concernées, du traitement des nuisances sonores occasionnées par les voies routières nationales, dont font partie A4 et A86.

La Région a toutefois décidé, dans un contexte de difficulté budgétaire qui concerne l'ensemble des collectivités publiques, d'apporter, de sa propre initiative et sans que cela constitue une obligation de quelque ordre que ce soit, une contribution au traitement des principaux secteurs de points noirs répertoriés, afin d'accélérer leur traitement.

A ce titre l'Etat a élaboré au titre de la directive européenne 2002-49-CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, les cartes de bruit stratégiques pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules.

C'est sur la base de l'évaluation du bruit dû à ses infrastructures et à l'évaluation de la population concernée, que l'Etat a hiérarchisé son programme d'intervention.

Concernant le réseau national, la Région a ainsi ciblé son action sur les 10 secteurs répertoriés par l'Etat comme les plus urgents à la fois par les niveaux de bruit atteints et la population concernée.

En raison de ces éléments fournis par l'Etat, le site de Joinville n'apparaît pas dans la liste validée par le Conseil Régional lors de sa dernière séance.

Néanmoins, le dispositif régional prévoit que les sites n'entrant pas stricto sensu dans les critères de zone de forte accumulation du bruit, recensant un grand nombre de points noirs du bruit, mais jouxtant ceux-ci, et pouvant être traités en continuité, au nom du principe d'équité, sont éligibles à l'aide de la Région au taux de 30%.

Le site de Joinville qui, comme vous le soulignez dans votre courrier, est encadré de points noirs du bruit, me paraît sans conteste relever de cette catégorie.

En outre, et comme je m'y suis engagé en séance du Conseil régional, j'ai pris contact avec les services de l'Etat afin qu'ils diligentent des études et mesures in situ, dans le cadre de l'élaboration du plan d'actions lié au plan de prévention du bruit dans l'environnement.

Si les analyses de bruit qui ont conduit l'Etat à exclure Joinville de la liste des sites à traiter en priorité n'étaient pas confirmées, je m'engage à ce que le site de Joinville soit ajouté à la liste des sites prioritaires régionaux, au côté de ceux de Maisons-Alfort, Saint Maurice et Créteil, ce qui ouvrirait droit à un financement au taux majoré de 50 %.

Espérant répondre ainsi à votre attente, et à celle des riverains concernés, je vous prie d'agréer Monsieur le Député-Maire, l'expression de mes salutations distinguées.

Jean-Vincent PLACE

[Signature]

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT



La ministre

Référence : CPA11031M3-ART11024737
vos ref. : OD039CL487



Paris, le

18 NOV. 2011

copie : CL

Monsieur le Député-Maire,

Vous avez bien voulu me faire part de votre souhait de voir inscrire la ville de Joinville-le-Pont comme point noir de bruit, dans le cadre du programme de rattrapage élaboré en 2011.

Attentive à votre requête, j'ai aussitôt demandé à mes services d'étudier ces éléments, et ne manquerai pas de vous tenir informé des suites qui y seront données.

Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député-Maire, l'expression de ma considération distinguée.

[Signature]
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Monsieur Olivier DOSNE
Député du Val-de-Marne
Maire de Joinville-Le-Pont
Mairie
23, rue de Paris
B.P. 43
93144 JOINVILLE-LE-PONT CEDEX



SOLDATA
ACCURATE



LE MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

La ministre

Paris, le - 3 JAN. 2012

Référence : CPA1101802-11031597-011027406
Vos réf : V000005 des 24/11/10 et 28/10/11

2012/00/04/1657

MAIRIE DE JOINVILLE-LE-PONT
PERSONNELLE ET PARTICULIER
SECRÉTARIAT DE LA MAIRIE
03 JAN 2012

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Monsieur le Député-Maire, *du Givry*,

Vous avez bien voulu appeler mon attention, ainsi que celle de M. Thierry MARIANI, ministre chargé des Transports, sur l'avancement du programme environnemental du tronçon autoroutier A4/A86, arrêté en 2006.

S'agissant de la lutte contre les nuisances sonores, le tronçon commun A4/A86 sur le secteur de Joinville-le-Pont n'a pas été retenu parmi les dix points noirs bruts à traiter en priorité en Ile-de-France. Néanmoins, comme je vous l'ai indiqué lors de notre rencontre du 13 décembre, je me suis engagé sur la conduite d'une nouvelle campagne de mesures acoustiques. Le secteur de Joinville-le-Pont sera l'un des premiers concernés par cette campagne, dès le premier trimestre 2012. Les résultats de ces études permettront de réaménager le caractère prioritaire du traitement phonique sur le tronçon commun A4/A86. En fonction de ces résultats, des financements par rattachement au sein du programme de modernisation des itinéraires routiers (PDM) de la région Ile-de-France, qui porte le financement des travaux de protection phonique, pourront être recherchés.


Je vous confirme également que le traitement des eaux de ruissellement de la plateforme autoroutière est bien engagé. Ainsi, les études détaillées préalables à l'engagement des travaux pour la réalisation d'une canalisation de 700 mètres pour renforcer la séparation des eaux de ruissellement entre le réseau local et le tronçon commun de l'autoroute sont en cours d'achèvement, comme le dossier de consultation des entreprises. Les travaux pourront donc commencer en 2012.

Enfin, s'agissant de l'utilisation des délaissés autoroutiers, j'ai demandé à mes services de recevoir les porteurs du projet, dès le mois de janvier prochain. Cette rencontre permettra de définir les conditions et le calendrier de la cession des emprises autoroutières à la ville de Joinville-le-Pont.


Je vous prie de recevoir, Monsieur le Député-Maire, l'expression de ma considération distinguée.

Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET
Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET

Monsieur Olivier DOSSE
Député du Val-de-Marne
Maire de Joinville-le-Pont
Mairie
23, rue de Paris
94344 JOINVILLE-LE-PONT CEDEX



SOLDATA
ACCURATE



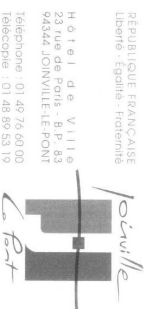
LE MINISTRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE,
DES TRANSPORTS ET DU LOGEMENT

Mesures de bruit

Commune de Joinville le Pont (mars 2012)

Extrait du rapport de mesures évoqué par Madame La ministre dans le courrier de la page précédente.





Joinville-le-Pont, le 5 février 2014

Secrétariat du Maire
OD/OS/CL/822

Monsieur Jean-Marc AYRAULT
Premier ministre
Hôtel de Matignon
57 rue de Varenne
75700 PARIS

Monsieur le Premier Ministre,

La commune de Joinville-le-Pont est traversée par le tronc commun aux autoroutes A4/A86. Cet ouvrage autoroutier, en viaduc long de 2,2 km, concentre le plus important bouchon autoroutier d'Europe et supporte le trafic de plus de 260 000 véhicules par jour.

Le projet de découplage des autoroutes A4 et A86, prévu dès les travaux de construction de l'autoroute A4 en 1976, a fait l'objet de nombreuses études et décisions. Celles-ci ont conduit à envisager différents partis d'aménagements successifs (doublement en viaduc puis en sous fluvial). Leur objectif principal était de résoudre les difficultés de circulation sur cette section. Ces projets ont donné lieu à des expropriations sur plus de 3,5 ha à Joinville-le-Pont.

Finalement le projet de doublement a été abandonné par l'Etat. En septembre 2006/janvier 2007, l'Etat a proposé une alternative globale dîtes « projet environnemental » qui visait principalement à réduire les nuisances du tronc commun. Il s'agissait de mettre en place des protections phoniques, d'aménager les délaissés d'autoroute et de créer un réseau d'assainissement pour assainir l'autoroute. La Commission Nationale des Débats Publics a pris en charge la concertation et a réussi à faire émerger un consensus. Le Préfet de Région et le Commissaire Enquêteur ont soutenu le projet. Les travaux étaient alors annoncés pour 2009.

Ce projet n'a jamais été mis en œuvre en raison de son coût démesuré. Pour autant les nuisances perdurent et les Joinvillais qui les subissent depuis près de 40 ans sont en droit de demander que des solutions soient trouvées pour les réduire. Et cela d'autant plus que les communes de Saint-Maurice, Maisons-Alfort, Créteil et Champigny ont eu gain de cause et obtenu la réalisation de protections phoniques.

Ainsi, depuis mon élection en 2008, je me suis attaché à trouver des solutions à chaque problématique. C'est ainsi que :


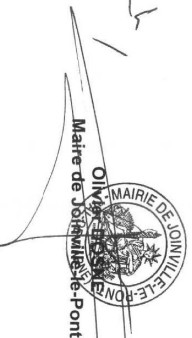
- La Ville s'est portée acquéreur des délaissés d'autoroute et que nous avons obtenu après quelques années de négociation, un accord de l'Etat. La vente est imminente.
- L'assainissement de l'autoroute a été mis à l'étude il y a deux ans environ. Un premier tronçon (en amont dans le Bois de Vincennes) est en cours de travaux

La problématique des nuisances sonores est par contre plus délicate. Malgré les études acoustiques qui démontrent l'impact de l'ouvrage et de son tracé sur les populations joinvillaises, le tronc commun n'a pas été retenu comme Point Noir du Bruit. Je sais par ailleurs que les écrans acoustiques, très coûteux, seront difficiles à financer.

C'est pourquoi je me permets aujourd'hui de vous présenter une solution alternative, qui vise à réduire drastiquement les nuisances sonores, à moindre coût. Il suffit pour cela de poser sur le tapis autoroutier un revêtement acoustique, à l'instar de ce qui a été réalisé sur le périphérique parisien. Ce revêtement a permis d'apporter une baisse moyenne du bruit de 4 à 7 décibels ce qui équivaut à diviser par 3 ou 4 le bruit de la circulation. Ces résultats phoniques sont comparables aux écrans antibruit. Le coût d'un tel revêtement est de 12 euros HT le mètre carré en travaux de nuit (fourniture et pose). Nous estimons que le traitement d'environ 1km d'autoroute aurait un coût 400 K€ HT. Par ailleurs les travaux peuvent se réaliser très rapidement (2 ou 3 nuits).

Je suis certain, Monsieur le Premier Ministre, que vous aurez à cœur de nous aider à porter ce projet d'intérêt public en étudiant cette solution alternative, dont le coût et les critères de faisabilité permettraient d'envisager une mise en œuvre rapide.

Dans cette attente, je vous prie d'agréer, Monsieur le Premier Ministre, l'expression de ma très haute considération.



Maire de Joinville-le-Pont

Annexe 3. Compilation des avis des Joinvillais sur le PPBE de l'Etat

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Val de Marne réalisé par l'Etat en août 2012 a été mis en consultation en mairie de Joinville, entre le 15 novembre 2012 et le 15 janvier 2013. Aussi, un recueil a été joint à ce PPBE, pour permettre aux riverains de donner leur avis concernant le plan et les actions prévues.

Plus de 160 avis ont été formulés par les Joinvillais. Dans le tableau suivant, ces avis ont été classés selon le thème de la remarque :

Source de bruit évoquées dans un avis		Pourcentage d'avis exprimés
Routière et ferroviaire	Général	30 %
	Routière	28 %
Ferroviaire	Ferroviaire	25 %
	Autre (voisinage, vie nocturne, ...)	13 %
		4 %

Commentaires :

- Le grand nombre de remarques témoigne de l'implication des riverains vis-à-vis de l'environnement sonore de la commune.
- L'autoroute A4/A86 et la ligne A du RER sont les principales sources de bruit évoquées. Le bruit routier est majoritairement mis en cause.
- Certains avis ne concernent pas les infrastructures gérées par l'Etat.

Annexe 4. Objectifs de réduction du bruit pour les gestionnaires

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

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

Objectifs acoustiques relatifs aux contributions sonores dans l'environnement après réduction à la source, en dB(A)			
Indicateurs de bruit *	Routier	Fer	Cumul routier+fer
LAeq(6h-22h)	65	68	68
LAeq(22h-6h)	60	63	63
LAeq(6h-18h) soit La+3dB	65	/	/
LAeq(18h-22h) soit Le+3dB	65	/	/

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

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

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

- DnT_{A,itr} ≥ LAeq(6h-22h) - 40
- DnT_{A,itr} ≥ LAeq(6h-18h) - 40
- DnT_{A,itr} ≥ LAeq(18h-22h) - 40
- DnT_{A,itr} ≥ LAeq(22h-6h) - 35
- DnT_{A,itr} ≥ 30dB(A)

Le Conseil Général, fixera ses propres conditions et priorités de traitement pour les voies dont ils ont la gestion.

Rappels des critères de la règle de l'antériorité

La règle est rappelée ci-dessous :

Les locaux qui répondent aux **critères d'antériorité** sont les suivants :

- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978, tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.

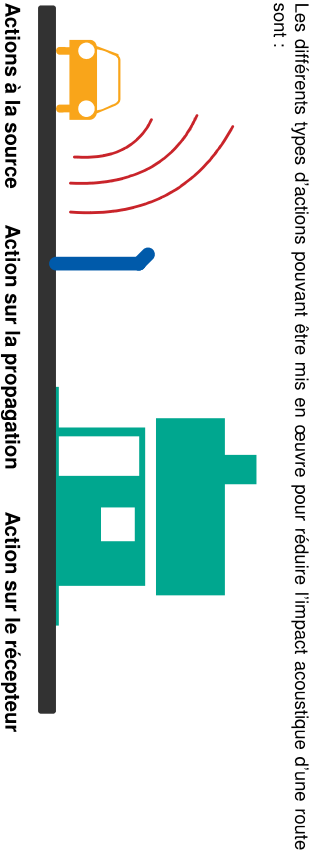
- Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R. 121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables.
- Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
- Mise en service de l'infrastructure.
- Publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L. 571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.

- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, etc.), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, etc.), d'action sociale (crèches, halles-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, etc.) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant, pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Annexe 5. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières



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

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

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

Actions à la source

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

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

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS² au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

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

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

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

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

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

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

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

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

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

² INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Actions sur la propagation

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

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

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

Distance, éloignement

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

Impact acoustique de la végétation :

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

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

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

Actions sur le récepteur

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

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



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

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

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

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

Attention ! Isolation interne

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

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



Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

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

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

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

Annexe 6. Recommandations pour les projets d'aménagements

L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.

On pourra prendre conseil dans le guide "*Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'aménageur*" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, qui propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme, disponible auprès de la mairie ainsi qu'en chargement au lien suivant : http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf

Le territoire de la commune peut encore voir l'aménagement de zones d'activités ou d'habitat. Ainsi la prise en compte du bruit devra intervenir à différentes étapes de l'aménagement :

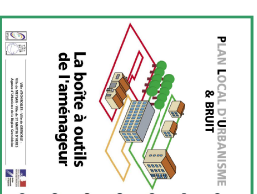
1. Projet d'aménagement :

- A l'échelle de projets de zones d'activités, une attention particulière doit être accordée aux quartiers d'habitation à proximité, dans l'aménagement (orientation des activités bruyantes, voiries, voies ferrées). Les circulations engendrées doivent être prises en compte dans les plans de circulations des zones voisines. Pour cela, le choix de plan masse et des principes de construction peuvent être déterminant pour réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures, ou aux activités en bordure.
- A l'échelle des projets de logement, la question des circulations et stationnement au sein de la zone devra être particulièrement étudiée. L'orientation et le recul des logements vis-à-vis des axes principaux, la conception des espaces verts, de façon à créer des espaces de calme, devront prendre en compte ces critères. La cartographie stratégique du bruit permettra également de connaître le niveau d'éventuelles sources de bruit préexistantes. L'impact de nouvelles circulations sur les quartiers alentours doit également entrer en ligne de compte.
- Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie, mixité d'usage, matériaux utilisés, isolation ...).
- Les nouveaux quartiers peuvent voir la création de nouvelles zones de calme, comme des parcs ou des squares comme c'est le cas de nombreuses zones de calme urbaines. L'éloignement des sources de bruit et l'aménagement de ces espaces devra ainsi être soigné.

2. Projet de construction :

- Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit liés aux infrastructures de transports (façades calmes en cœur d'îlot), et pour prendre en compte tout risque lié à des conflits d'usage liés à la mixité des zones. La qualité de l'isolation des façades fera également l'objet d'une attention accrue dans les cahiers des charges. Pour les activités, des préconisations de niveau sonore pourront être ajoutées ou appuyées dans les chartes de développement durable développées par le San.
- D'autres préconisations sont relatives à l'aménagement intérieur : il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques et de ventilation : type de fenêtres, loggias...).

L'efficacité de la démarche est d'autant meilleure que la prise en compte de l'acoustique se fait en amont des projets et que les aménageurs disposent d'une meilleure connaissance des questions acoustiques. L'objectif est de protéger les nouvelles constructions, avec l'assurance de ne pas les exposer au-delà des niveaux seuils, ainsi que les zones de ressourcement situées à proximité des aménagements.

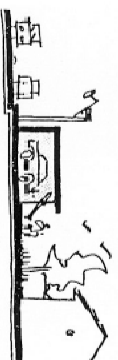


Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« C'est à l'échelle de l'opération d'aménagement que peuvent être définies des solutions opérationnelles pour protéger les espaces et les bâtiments des nuisances sonores d'une part, et créer des ambiances sonores de qualité d'autre part. »

L'approche de l'environnement sonore à l'échelle de l'opération d'aménagement est ainsi basée sur des pistes d'actions à mettre en œuvre en amont des projets :

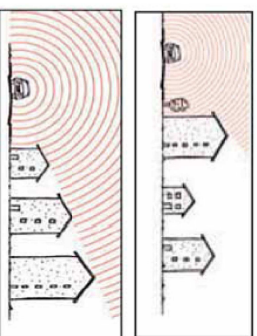
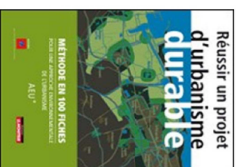
- **L'incitation à la réalisation d'une étude d'impact acoustique** prévisionnelle, afin d'observer au mieux les effets de l'aménagement sur les bâtiments voisins. Des scénarios d'aménagements peuvent être modélisés et les protections acoustiques nécessaires optimisées (composition urbaine, modèles de terrain, urbanisme-écran, etc.).
- **La hiérarchisation des propositions d'optimisation** acoustique selon leur rapport coût/efficacité. Les 4 grands principes d'actions suivants peuvent être mis en place de manière isolée ou combinée :
 - La diminution du bruit à la source : diminution du trafic, choix de matériels (transports en commun, etc.)
 - L'éloignement du récepteur de l'émetteur. En milieu ouvert, dans le cas d'une source ponctuelle, le niveau sonore décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. La décroissance est de 3 dB(A) pour une source linéaire (route par exemple).



Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

Guide AEU de l'ADEME - juillet 2010

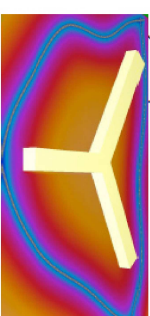
- **L'obstacle à la propagation du bruit** au niveau du récepteur : l'implantation, l'épaulement et l'orientation des bâtiments peuvent permettre de créer des îlots protégés.
- Le principe du masquage sonore (fontaine par exemple), traitement d'ordre « palliatif », peut également être cité.



Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

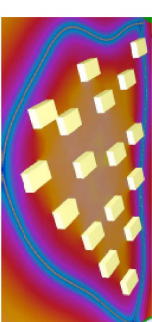
La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble. En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessitent des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, balcons, etc. La conception du plan d'ensemble doit ainsi tenir compte de ces éléments (voir exemple ci-dessous). Les activités humaines n'ont pas les mêmes exigences en termes d'environnement sonore et leur perception dans l'espace urbain est d'autant meilleure que l'intégration est effectuée de manière adéquate.

Premier cas : l'architecte décide d'appliquer le principe d'éloignement et dispose le bâtiment de façon à éloigner le plus possible des sources bruyantes en présence.



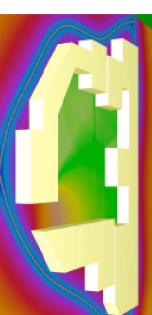
Tous les espaces extérieurs sont exposés au bruit des infrastructures ; toutes les fenêtres sont exposées de façon identique. Il n'y a pas d'espace calme où pourraient se situer les pièces sensibles. C'est le cas le plus défavorable.

Deuxième cas : l'architecte conçoit des bâtiments multiples, épais sur le terrain, dans un cadre végétalisé.



Il n'y a pas de zone calme. Les réflexions multiples sur les façades des bâtiments augmentent encore le niveau sonore, et chaque petit bâtiment est « cerné » par le bruit ; la végétation n'apporte qu'un effet subjectif, utile certes mais insuffisant. Cette disposition est déconseillée.

Troisième cas : l'architecte choisit de placer les bâtiments le plus près possible des voies afin de créer une cour intérieure entre les bâtiments, qui s'autoprotège.



Le principe des cours intérieures est un de ceux qui permettent le mieux de dégrader des espaces calmes (zone blanche), protégés du bruit de la circulation. La forme et la dimension de ces cours ne peuvent être laissées au hasard, de même que le traitement de la façade exposée.

C'est le cas le plus favorable, car chaque logement dispose d'au moins une façade calme.

Guide AEU de l'ADEME - juillet 2010

- Le traitement des espaces publics afin de favoriser la qualité de l'ambiance sonore. En effet, il est possible d'agir sur différents aménagements urbains pour modifier la propagation du bruit en ville, des écrans, des parcs, des fontaines, etc.
- Le confort acoustique au sein des bâtiments. Des textes régissent les performances acoustiques, notamment à proximité des voies classées. Les actions peuvent être menées sur les façades, l'agencement des pièces, l'éloignement de sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaudière, etc.). La définition des performances acoustiques et l'ensemble des recommandations en matière d'implantation et d'isolation des bâtiments devront être affichées et traduites dans les cahiers des charges.

Annexe 7. Avis des gestionnaires sur le projet de plan

Cette annexe aurait dû contenir les courriers contenant les avis/accords des gestionnaires d'infrastructures de transport du territoire (routes, fer...) sur le présent plan. Aucun n'a pu être recueilli malgré un délai de réponse de plusieurs mois.

Seul le Conseil Général a formulé des remarques qui ont été intégrées au document.

Annexe 8. Synthèse de la consultation du public

Analyse des retours de consultation :

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 22 septembre au 24 novembre 2014, avec un registre ouvert à cet effet en mairie.

Notons que, préalablement à la consultation du public, le projet de PPBE a fait l'objet de remarques de la part du Conseil Général du Val de Marne. Ces remarques ont été prises en compte dans le projet de PPBE mis à disposition du public.

A la date du 24 novembre 2014, 40 observations ont été consignées sur le registre.

Plusieurs thèmes reviennent de façon récurrente, tandis que certains sont évoqués ponctuellement, comme résumé dans le tableau ci-dessous :

Thèmes des observations	Nombre d'observations
Bruit routier	13
Bruit routier – Autoroute A4	10
Bruit ferroviaire	7
Bruit aérien : avions, hélicoptères	2
Bruits de voisinage / de comportement	14
Bruits de chantiers	2
Bruits d'équipement	3
Autres	8

En résumé :

- Plusieurs remarques concernent des bruits de voisinage ou de comportement (activité, deux-roues- klaxons, autoradios, accélérations, discothèque etc.), voire d'autres thématiques non sonores (politiques) qui ne font pas l'objet du présent PPBE.
- De nombreuses personnes sont en demande de protections antibruit vis-à-vis du bruit de l'autoroute A4, mais également de la D4. Ces 2 voiries, la 1^{ère} gérée par les services de l'Etat (DDT) et la 2^{ème} par le Département (CG), font l'objet de nuisances depuis de nombreuses années avec des échanges réguliers auprès des services de l'Etat.
- Les nuisances concernent également certaines voiries plus urbaines, liées à une vitesse jugée excessive et dangereuse par les riverains ou encore aux phénomènes d'accélération au passage des dos de dâne. Des demandes de réduire la vitesse réglementaire sur ces axes sont formulées.
- Plusieurs observations concernent les nuisances liées aux passages des trains RER, à proximité des habitations. Des protections antibruit sont demandées.
- Enfin, on note quelques observations concernant le survol d'aéronefs.

Le tableau suivant présente une synthèse de chacune des observations consignées sur le registre, ainsi que des éléments de réponses possibles proposés par Soldata Acoustic.

Eléments de réponses aux remarques de consultation du public

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
1	22/09/2014	Avenue de la Plage	1/ Bruit routier 2/ Bruit de voisinage	1/ Danger et nuisances sonores liées à l'accélération des véhicules du quai Péri vers l'Av de la Plage. Suggestion de réduction des vitesses du quai à la place Vergnon. 2/ Bruits d'extraction de la cuisine de la Mascotte.	1/ Pour limiter la vitesse dans ce cas : nécessité de mettre en place des ralentisseurs : Trapézoïdaux, dos d'ânes berlinois, chicanes, effets de parois : Problème : cela peut engendrer des nuisances sonores. La Ville répondra à cette demande. 2/ Hors cadre du PPBE Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.
2	22/09/2014	Rue de Paris	1/ Modalités de consultation 2/ Bruits de chantier	1/ Absence de commissaire-enquêteur pour la consultation réalisée. 2/ Nuisances sonores liées aux chantiers, y compris la nuit, au niveau de la ZAC, ainsi que rue Jean Mermoz.	1/ Selon l'article L.572-8 du code de l'environnement, il est prévu que les projets de PPBE fassent l'objet d'une consultation du public. L'article 6 du décret n°2006-361 précise la procédure de consultation du public qui s'apparente à une enquête publique allégée. Ainsi la présence d'un commissaire enquêteur n'est pas requise. L'analyse des remarques est réalisée par le bureau d'études Soldata Acoustic. 2/ Les bruits de chantiers ne font pas l'objet du PPBE. Cette décision appartient au CG94 : Voirie Départementale, en cours de réfection. Toute voirie circulaire par effet de frottement engendre davantage de bruit qu'une voirie linéaire : le problème est de fait difficile à résoudre
3	23/09/2014	Quai Pierre Brossolette	Bruit routier	Danger et nuisances sonores dans le virage du quai Brossolette. Demande de réduire la vitesse.	Les bruits de voisinage ne font pas l'objet du PPBE. Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.
4	23/09/2014	Avenue du Général Gallieni	Bruit de voisinage	Nuisances liées au pub Sullivan et au McDonald's.	

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
5	24/09/2014	Rue Jean Mermoz	Bruit routier	Nuisances sonores importantes dans ce secteur. Vitesse trop importante sur l'avenue Gallieni. Suggestions : radar, réduire la vitesse à 50km/h, mettre des murs antibruit de chaque côté de l'avenue.	Ce secteur correspond à la zone à enjeu prioritaire n°1 identifiée dans le PPBE (voir pages 10 et 11). Cet axe, nommé D4, est de gestion départementale (CG94). Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).
6	24/09/2014	Immeuble de la fromagerie	Bruit de voisinage	Nuisances de voisinages (travaux du voisin et discothèque).	Les bruits de voisinage ne font pas l'objet du présent PPBE. Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.
7	24/09/2014	Rue de Paris	Bruit de voisinage Bruit de comportement	Nuisances liées aux sirènes des pompiers et de police, et aux klaxons sur la rue de Paris.	Les bruits de voisinage et de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE
8	25/09/2014	Allée du Pont Olin	Bruits de comportement	Nuisances sonores importantes la nuit liées au démarrage des 2 roues.	Les bruits de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE
9	29/09/2014	Rue Eugène Voisin	Bruit ferroviaire	Nuisances liées au passage des trains, à 50m des immeubles HLM.	Ce secteur est identifié comme zone bruyante n°3 dans le PPBE (voir pages 10 et 11). La ligne RER est gérée par les services de la RATP.
10	30/09/2014	Non précisé	Autres	Insatisfactions générales.	Hors cadre du PPBE.
11	03/10/2014	Rue de Paris	Bruit routier	Nuisances sonores liées à la circulation de la rue de Paris.	Ce secteur correspond à la zone à enjeu prioritaire n°2 identifiée dans le PPBE (voir pages 10 et 11). Cet axe, nommé D86, est de gestion départementale (CG94). Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).
12	04/10/2014	Association du canal de Polangis	Autres	Demander de traiter le problème globalement en prenant en compte pollution sonore, visuelle, atmosphérique ...	Ce secteur est identifié comme zone bruyante n°6 dans le PPBE (voir page 10).
13	04/10/2014	Avenue Guy Moquet	Bruit routier – A4	Demande de murs antibruit le long de l'A4 Suggestion que la commune adhère à une intercommunalité pour apporter du poids.	La commune a émis un avis défavorable sur le PPBE réalisé par les services de l'Etat, traitant notamment de l'A4, celui-ci ne proposant aucune action concrète de

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
14	07/10/2014	Non précisé	Bruit routier – A4	Demande de murs antibruit le long de l'A4.	résorption des nuisances le long de cet axe (voir pages 14/15 et en annexe). La commune poursuit le dialogue avec les services de l'Etat.
15	08/10/2014	Rue Jean Mermoz	Bruit routier	Nuisances sonores liées à la rue Mermoz et à la N4. Demande de couverture. Mesures de bruit réalisées plusieurs fois sans retour d'information. + Pollution de l'air liée à la circulation.	Ce secteur correspond à la zone à enjeu prioritaire n°1 identifiée dans le PPBE (voir pages 10 et 11). Cet axe, nommé D4, est de gestion départementale (CG94). Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).
16	10/10/2014	Avenue Jamin	1/ Bruit routier 2/ Bruits de comportement	Nuisances liées aux ralentisseurs (dos d'âne), plaques d'égout, aux feux de circulation, qui génèrent des à coup et accélérations. Nuisances liées au bruit des motos.	Cette voirie est une voirie de gestion communale. Les installations d'infrastructures réduisant la vitesse sont génératrices de bruit par les coups de freins des usagers s'en approchant et ne respectant pas les limitations.
17	14/10/2014	Non précisé	Bruits de comportement	Nuisances liées aux deux-roues, aux feux, aux autoradios. Danger lié à la vitesse excessive.	Les bruits de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE
18	14/10/2014	Quai de la Marne	Bruit routier Bruit ferroviaire	Les solutions ne relèvent généralement pas de la municipalité : RFF, Région, Département.	La plupart des zones à enjeux bruyantes sont effectivement liées à des voiries qui ne sont pas du ressort de la mairie. La Commune poursuit le dialogue avec les différents gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire.
19	21/10/2014	Non précisé	Autres	Nuisances liées à la circulation.	-
20	24/10/2014	Rue Jean Jaurès	Bruits routiers Bruit lié aux comportements	Inefficacité des concertations publiques. Nuisances liées à la N4, rue Mermoz. Nuisances liées aux feux de circulation et aux deux-roues.	Ce secteur correspond à la zone à enjeu prioritaire n°1 identifiée dans le PPBE (voir pages 10 et 11). Cet axe, nommé D4, est de gestion départementale (CG94). Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).
21	28/10/2014	Quai de Béthune	Autres	Insatisfaction générale.	Hors cadre du PPBE.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
22	04/11/2014	Rue Halifax	Bruit ferroviaire	Nuisances liées au RER alors que lors du projet de réhabilitation de la place des Canadiens, avait été proposé la création d'un mur ou mur de verdure.	Ce secteur est identifié comme zone bruyante n°3 dans le PPBE (voir pages 10 et 11). La ligne RER est gérée par les services de la RATP. + Un mur anti bruit permettrait de réduire la nuisance et un écran végétal cacherait cette installation, mais dépend de la RATP.
23	04/11/2014	Quai du Barrage	Bruit routier – A4	Demande de mise en œuvre des mesures de protection contre le bruit des autoroutes, décidées en 2006-2007 après la concertation organisée par l'Etat.	Ce secteur est identifié comme zone bruyante n°6 dans le PPBE (voir page 10). La commune a émis un avis défavorable sur le PPBE réalisé par les services de l'Etat, traitant notamment de l'A4, celui-ci ne proposant aucune action concrète de résorption des nuisances le long de cet axe (voir pages 14/15 et en annexe). La commune poursuit le dialogue avec les services de l'Etat.
24	05/11/2014	Non précisé	Autres	Doléances sur le manque de commerces ouverts en Août, le manque d'entretien, la suppression de bancs au profit de place de parking.	Hors cadre du PPBE.
25	06/11/14	Non précisé	Bruits de voisinage et de comportement Bruits d'équipement	Nuisances liées au bruit généré par les bars, les bagarres nocturnes, les souffleuses à feuilles.	Les bruits de voisinage et de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE. Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.
26	07/11/14	Non Précisé	Bruit lié à l'A4 Bruit lié aux Hélicoptères	1/ Nuisances sonores constantes liées à l'A4, augmentées avec le vent. Demande de murs antibruit. 2/ Nuisances sonores liées aux survols des hélicoptères notamment le weekend.	1/ Le secteur le long de l'A4 est identifié comme zone bruyante n°6 dans le PPBE (voir page 10). La commune a émis un avis défavorable sur le PPBE réalisé par les services de l'Etat, traitant notamment de l'A4, celui-ci ne proposant aucune action concrète de résorption des nuisances le long de cet axe (voir pages 14/15 et en annexe). La commune poursuit le dialogue avec les services de l'Etat. 2/ Il s'agit du survol de l'autoroute pour sa surveillance et du plan de vol pour l'accès à l'hôpital de St Maurice.
27	07/11/14	Copropriété Cœur de Joinville	Autres	Nuisances de voisinage au sein d'une copropriété récente BBC (circulation de chiens, chat, lapin).	Hors cadre du PPBE.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
28	07/11/2014	Quai de la Marne	Bruit routier (A4, A86, D4) Bruit ferroviaire (RERA)	Regrette l'absence de protections antibruit sur la commune alors que les communes voisines en ont. Nuisances liées à la voie ferrée, l'A4/A86, la RD4. Demande la prise en compte des nuisances par l'installation de protections antibruit. Refus de l'argument d'absence d'argent pour financer ces actions qui relèvent de la santé publique.	Le PPBE et la carte de bruit confirment la présence de nuisances sonores le long de ces 3 axes de transports majeurs. Plusieurs secteurs prioritaires sont définis dans le PPBE. Chacune de ces sources relève d'un gestionnaire différent (RATP, Etat, CG) et la commune maintient le dialogue avec ces gestionnaires pour les inciter à prendre les mesures nécessaires.
29	07/11/2014	Quai de Béthune	Bruit routier lié à l'A4	Confirmation des nuisances sonores, notamment par vent Nord, Nord-Est. Les cartes de bruit n'indiquent que de faibles nuisances, pourquoi ? Demande de protections antibruit.	La planche 4 de détermination des secteurs (p10) indique les zones de dépassement du niveau de bruit de 68 dB(A) sur l'ensemble de la période de 24h. Il s'agit des seuils très élevés de niveaux de bruit. Les valeurs indiquées par les cartes ne préjugent toutefois pas des niveaux de bruit ressentis par les riverains, c'est pourquoi la commune poursuit le dialogue avec les services de l'Etat pour les inciter à mettre en place des actions correctives.
30	08/11/2014	Rue de Paris	1/ Bruit routier 2/ Bruits de voisinages 3/ Bruits de chantier	1/ Nuisances liées à la circulation rue de Paris. Demande d'étudier une réduction de vitesse, ou du nombre de voies de circulation. 2/ Nuisances sonores liées aux cloches de l'Eglise 3/ Nuisances liées aux travaux de construction de la future résidence.	1/ Ce secteur correspond à la zone à enjeu prioritaire n°2 identifiée dans le PPBE (voir pages 10 et 11). Cet axe, nommé D86, est de gestion départementale (CG94). Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29). 2/ Hors cadre du PPBE 3/ Les bruits de chantiers ne font pas l'objet du PPBE
31	08/11/2014	Non précisé	Bruits de voisinage	Nuisances liées à l'enlèvement des ordures ménagères tôt le matin. Demande de retarder ces horaires.	Ce type de bruit ne fait pas l'objet du PPBE. La Mairie abordera ce point directement avec les riverains.
32	13/11/2014	Allée Raymond Négú	1/Bruits de comportement 2/ Bruits de voisinage	1/ Bruits des motos et scooters en zone piétonne 2/ Nuisances liées aux animations des établissements, et à l'ouverture du rideau métallique de Franprix le matin.	Les bruits de voisinage et de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE. Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
33	15/11/2014	Quai de la Marne	Bruit routier Bruit ferroviaire	Nuisances sonores liées à la circulation et ses effets (altercations, klaxons) : Autoroute, RER A. Demande d'allouer les crédits nécessaires pour protéger le secteur Quai de la Marne / Passage de la Marne.	Le PPBE et la carte de bruit confirment la présence de nuisances sonores le long de ces 3 axes de transports majeurs. Plusieurs secteurs prioritaires sont définis dans le PPBE. Chacune de ces sources relève d'un gestionnaire différent (RATP, Etat, CG) et la commune maintient le dialogue avec ces gestionnaires pour les inciter à prendre les mesures nécessaires. Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).
34	15/11/2014	Non précisé	Autres	Veillez stopper ce bruit mondial.	-
35	18/11/2014	Rue Marie Rose	Autres	Présence d'eau le long des trottoirs qui induit la présence de moustiques. Demande d'action.	Hors cadre du PPBE.
36	19/11/2014	Non précisé	Bruits d'équipements	Nuisances sonores liées aux souffleuses à feuilles.	Le bruit des équipements ne fait pas l'objet du présent PPBE. La Mairie abordera ce point directement avec les riverains.
37	21/11/2014	Quai de la Marne	Bruit routier Bruit ferroviaire	1/ Confirmation des très fortes nuisances liées à la circulation de l'A4/A86, du RER, D4/D86 ... Demande de revoir la cartographie. 2/ Demander d'intégrer les remarques de la précédente enquête publique.	1/ Le PPBE confirme les nuisances sonores constatées par les habitants sur ce secteur. Toutefois, chacune de ces sources relève d'un gestionnaire différent (RATP, Etat, CG) et la commune maintient le dialogue avec ces gestionnaires pour les inciter à prendre les mesures nécessaires. Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29). 2/ Une synthèse des remarques réalisées par les habitants de Joinville sur le PPBE de l'Etat sont indiquées dans le PPBE (voir page 15 et en annexe).

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
38	21/11/2014	Association pour la sauvegarde de l'environnement de Polangis et du quai de la Marne	1/ Bruit de l'A4 2/ Bruit du RER A 3/ Survol des aéronefs 4/ Bruits de voisinage	1/ a/ Fortes nuisances le long de l'A4. b/ La carte de bruit page 8 ne reflète pas la réalité, et ne tient pas compte des périodes de vent, de la pluie etc. c/ La zone de dépassement concerne curieusement une zone non habitée. La carte indique que seul 1 bâtiment est en situation de dépassement, ce qui ne reflète pas la réalité. Demande d'élargir la zone de dépassement. d/ Les mesures de bruit montrent une hausse du bruit entre 2006 et 2012. Demande d'une nouvelle étude bruit en 2015. 2/RER A : Le PPBE n'évoque pas la situation de multi-exposition liée au cumul des bruits routiers et ferroviaires. 3/ Aéronefs : a/ Non-respect des trajectoires par les hélicoptères + survols à basse altitude. b/Avions : utilisation de plus en plus régulière, notamment la nuit, des voies de déstage normalement empruntée en cas de très mauvais temps. Demande de ne plus utiliser ces couloirs qu'en cas de météo exceptionnelle, avec une information préalable des communes. 4/ Nuisances provenant du Bois de Vincennes : vigilance sur les manifestations de loisirs à l'hippodrome et nuisances liées aux soirées organisées dans un restaurant, situé sur la commune de Paris. Demande d'informer la Ville de Paris.	1/ a/ Ce secteur est considéré comme une zone prioritaire pour Joinville. b/ Les cartes de bruit sont réalisées en respectant des méthodes définies par les textes réglementaires. c/ La zone de dépassement est plus large au niveau des zones habitées en raison d'une propagation « ouverte » dans ce secteur non bâti, où les bâtiments ne font pas obstacles à la propagation. L'analyse brute des cartes fournies par le CG sur la base de données de 2006 indique effectivement qu'un seul bâtiment est impacté au-delà des seuils. Il se peut que cette carte ne soit plus à jour, selon l'évolution des trafics. Cette carte est en cours de mise à jour par Bruitparif. La zone de dépassement est issue d'un calcul et ne peut techniquement pas être modifiée dans le présent PPBE. Notons que le diagnostic s'appuie également sur les informations des mesures de bruit, et les doléances des habitants. La ville de Joinville reste mobilisée sur ce secteur, en maintenant le dialogue avec les services de l'Etat pour traiter ce secteur. d/ La Ville la réclame à l'Etat qui devrait en avoir la charge 2/ La réglementation impose un PPBE par gestionnaire et donc nuit à la lisibilité des cumuls de nuisance. Pour autant les cartes de bruits éclairent sur la multi-exposition. 3/ La Ville saisit systématiquement la DGAC sur ces problématiques. 4/ Les bruits de voisinage et de comportement ne font pas l'objet du présent PPBE. Pour mémoire, la Commune, sur demande écrite, signale les nuisances sonores exclusivement dues aux activités (commerces, locaux d'activité...) auprès de l'ARS avec demande si nécessaire de réalisation de mesure de bruit.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
39	21/11/2014	Non précisé	Bruits de comportement Bruit lié aux équipements	1/ Nuisances liées aux sirènes des pompiers et ambulances. 2/ Nuisances liées aux souffleuses à feuilles.	1/ Hors cadre du PPBE 2/ Hors cadre du PPBE
40	24/11/2014	Non précisé	Bruit routier A4/A86	Mêmes remarques que lors de l'enquête réalisée en 2012 : nuisances sonores insupportables liées à l'A4/A86, quais de la Marne. Ne comprend pas que la commune soit la seule à ne pas bénéficier d'écrans antibruit.	Le PPBE et la carte de bruit confirment la présence de nuisances sonores le long de ces 3 axes de transports majeurs. Plusieurs secteurs prioritaires sont définis dans le PPBE. Chacune de ces sources relève d'un gestionnaire différent (RATP, Etat, CG) et la commune maintient le dialogue avec ces gestionnaires pour les inciter à prendre les mesures nécessaires. Parmi les actions portées par la commune, le thème 1 concerne la réduction du bruit dans les zones à enjeux (voir page 29).