ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

[**CA PARIS-VALLÉE DE LA MARNE**]

UN PPBE À BAS-BRUIT

PLAN DE PROTECTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
Consultation sur le projet de la CA Paris-Vallée de la Marne

Observations de l'association ADEQUA

[08 mars 2021]

Le projet, en retard sur le calendrier réglementaire, ne peut s'appuyer sur les documents d'aménagement qui n'existent pas encore et manque d'ambition dans les mesures annoncées.

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

SOMMAIRE

INTRODUCTION 5

CRITIQUE DE FOND SUR LA MÉTHODE 6

RECENSEMENT DES ACTIONS DÉJÀ RÉALISÉES ET PROGRAMMÉES 7

Bruit routier

Bruit ferroviaire

Le cas particulier des vibrations

Bruit aérien

AXES ET ACTIONS POUR LA PERIODE 2019 2024 10

Mesures Générales du PPBE PVM

Zoom sur le diagnostic de la partie « nord » : CAMC

Ecarts sur le diagnostic de la CAMC

Tableau des actions projetées par le PPBE CAMC

ZONES DE CALME 14

Les zones de calme dans le PPBE CAMC

Les zones de calme supplémentaires retenues par le PPBE PVM

Les sites retenus

L'apport du Schéma de Cohérence … (SCOP)

POUR ALLER PLUS LOIN 18

Evolution des zones de bruit

Evolution des zones de calme

LA CONCERTATION DANS LA GOUVERNANCE du PPBE 22

L'environnement réglementaire, documents associés, guides

De la théorie à la pratique par la concertation

Enseignement sur la méthode

Les bénéfices

ANNEXES 27

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 2019-2024
Communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne
Consultation du public
-o-o-o-o-
Avis de l'association ADEQUA

UN PPBE À BAS-BRUIT

Le projet de Plan de protection du bruit dans l'environnement applicable sur la Communauté d'agglomération de Paris-Vallée de la Marne présenté à la consultation du public sur la période du 18 janvier au 19 mars 2021, présente les caractéristiques d'un exercice contraint et donc insuffisamment ambitieux.

La présentation des modalités de la consultation publique au bureau communautaire du 3 décembre 2020 est au mieux le constat du retard pris dans la mise en œuvre de l'obligation légale d'élaborer et mettre régulièrement à jour le PPBE[1] .
La consultation, puisqu'obligatoire, a lieu mais ne satisfait cependant pas à éclairer valablement l'avis du public : des documents faisant partie du projet sont difficilement accessibles (le PPBE de La Brie-francilienne est à charger depuis internet tandis que celui de Marne-et-Chantereine n'y est que consultable), et des documents avec lesquels le projet doit être en cohérence (P. 94 : PLH, SCOP, CLS, PCAET) ne sont pas communiqués : PCAET – Plan Climat Air Energie Territorial – et SCOP – Schéma de Cohérence et d'orientation Paysagère.
Si l'on veut bien ajouter que le PCAET n'a pas fait l'objet d'une concertation préalable portant possible si la collectivité le décide, le constat est à faire d'une procédure démocratique a minima.

Le manque d'ambition des mesures prises en est sans doute le résultat et l'on pourrait globalement plaquer le commentaire du CESE (Conseil Economique, Social et Environnemental, souvent décrit comme la « troisième chambre » de représentation nationale) sur le projet de loi sur le climat : « Si les nombreuses mesures (…), considérées une à une, sont en général pertinentes », elles sont « souvent limitées, souvent différées, souvent soumises à des conditions telles que l'on doute de les voir mises en œuvre à terme rapproché.» Ou bien encore l'avis du Haut Conseil sur le Climat dans son évaluation du projet de loi « Climat et résilience » : « Un texte utile, mais dont l'ambition insuffisante devra être renforcée pour permettre (…) d'atteindre ses objectifs ».
Plus modestement, l'avis du Conseil participatif sur le PPBE de Marne-et-Chantereine (partie « nord » du projet), repris en annexe, confirme l'absence de progrès notable dans les réflexions et actions.

[1] « Etant donné que ce PPBE aurait dû être approuvé en 2018 (conformément à la directive européenne 2020/49/CE), l'Etat souhaite que cette consultation ait lieu le plus tôt possible. L'Etat envisage de se substituer aux collectivités (et de leur facturer) qui n'engageraient pas la finalisation de leur PPBE dans les meilleurs délais. »

Dans les développements qui suivent, on utilisera souvent la comparaison avec d'autres PPBE ou documents en liaison, ce qui est justifié par le projet de PPBE lui-même qui pointe que « Si le diagnostic acoustique a été révisé depuis (réalisation des cartes stratégiques de bruit de 3ème échéance), il pourra être utile de se référer à ces deux documents (PPBE CA Marne-et-Chantereine et CA La Brie Francilienne) pour croisement des informations recueillies quant aux actions mises en place ».
Du fait de l'implantation géographique de l'association Adequa, l'accent sera mis principalement sur les mesures applicables sur le territoire nord (ex-CA Marne-et-Chantereine – CAMV). Par exemple, la question du bruit aérien à Lognes, ne sera pas soulevée malgré la présence d'un aérodrome à Chelles.

CRITIQUE DE FOND SUR LA MÉTHODE

Les deux indicateurs réglementaires utilisés sont (P32) :

- Lden (Level day-evening-night) : niveau sonore pondéré sur 24h (…) et moyenné sur une année de référence
- Ln (Level night) : niveau sonore moyen pour la période nuit (22h-6h)

Valeurs limites (P.32)

Valeur limite en Db(A)	**Lden**	**Ln**
Bruit routier	68	62
Bruit ferré **(dont LGV)**	73 (68)	65 (62)
Bruit aérien	55	-

La première critique consiste à noter que les valeurs limites ne sont pas universelles et peuvent varier d'un pays à l'autre. Elles seraient plus basses par exemple au Japon (effet d la prise en compte du vieillissement de la population ?), ou en Suisse, selon le tableau suivant :

Degré de sensibilité (DS)		Valeur de planification (VP) en dB(A)		Valeur limite d'immission (VLI) en dB(A)		Valeur d'alarme (VA) en dB(A)	
		Jour	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Nuit
I	Détente	50	40	55	45	65	60
II	Habitation	55	45	60	50	70	65
III	Habitation/artisanat	60	50	65	55	70	65
IV	Industrie	65	55	70	60	75	70

Lecture du tableau : valeur de planification (pour la délimitation de zones à bâtir) ; valeur limite d'immission – le bruit « dérange considérablement les populations ; valeur d'alarme appelant à adopter des mesures de protection

La deuxième critique porte sur le fait que les valeurs sont moyennées et « écrasent » les périodes ou les épisodes ponctuels (émergences), répétitifs ou non pendant lesquels ces seuils sont dépassés et parfois gravement, épisodes auxquels les riverains sont les plus sensibles.

La troisième critique, enfin tient à l'incompréhension du public sur les mesures logarithmiques, ce qui constitue un frein à leur appropriation des problématiques du bruit et donc leur acceptabilité et leur participation aux réflexions sur les solutions.

L'indicateur HARMONICA de Bruitparif[2], élaboré par des équipes scientifiques européennes en étroite collaboration avec le public répond à ces inconvénients et permet la traduction de la perception par les individus de leur environnement sonore, plus que ne le font les indicateurs classiques, grâce à ses caractéristiques :

- Facilité de compréhension du grand public grâce à une échelle de 1 à 10 s'affranchissant des décibels
- Simplicité de calcul
- Calcul/résultats à toutes les échelles de temps, de l'heure à l'année
- Prise en compte du bruit de fond et des pics de bruit, apparaissant séparément et en cumulé

En complément pour l'analyse des zones de calme, il semble que les indicateurs de qualité sonore en situation urbaine tels que présentés dans le rapport Quasoart de 2011, consultable sur le site de BruitParif, pourraient apporter une aide en synthétisant ressentis personnels et mesures instrumentales.

RECENSEMENT DES ACTIONS DEJA RÉALISÉES ET PROGRAMMÉES

BRUIT ROUTIER

Réseau routier départemental d'après le PPBE de 2012 de la Seine-et-Marne (P.64)
Concerne essentiellement Chelles (RD934, RD224vers Montfermeil, sur sa partie « Bobby Sand – RD34 vers Claye-Souilly).

Le PPBE CAPVM reprend au titre des « actions déjà réalisées et programmées » de son PPBE « 2018 » le PPBE du CD77 de 2012 mais lui attribue des opérations postérieures à son horizon de 2018, voire jusqu'à 2021[3], ce qui permet de masquer une absence d'action programmée sur la période 2019/2025, qui par ailleurs pouvait peut-être se justifier.

Le Département met l'accent sur le revêtement « acoustique », ce qui est contestable sur deux points : a) le bruit de roulement n'est affaibli par la nature du revêtement que pour des vitesses supérieures à 50km/H, or, les voiries concernées sont essentiellement urbaines ; b) le bruit vient

[2] Un guide méthodologique est téléchargeable (voir le site de BruitParif)
[3] RD934 en réfection depuis 2019 jusqu'en 2021 ; RD224 en réfection en 2020

beaucoup de la dégradation du revêtement, et c'est d'ailleurs ce qui justifie sa réfection (a contrario, sur l'avenue Jean Jaurès, citée parmi les zones sensibles, il n'y a pas de besoin de réfection, donc les préoccupations acoustiques sont renvoyées à plus tard).

La lutte contre le bruit n'est pas la raison des travaux de voirie, mais un sous-produit que l'on met opportunément en avant dans le PPBE. C'est un résultat, pas une volonté.
Le Chemin des Carriers à Vaires, est cependant une des rares portions de voirie sur laquelle la vitesse est supérieure à 50km/h (70km/h). Y étudier l'intérêt d'un revêtement acoustique, avec ses avantages et ses limites (usure, proportion de poids lourds, …), serait la marque d'une telle volonté.

Actions mises en œuvre par les communes (P.66)

Les actions portent sur a) la maîtrise du trafic routier ; b) les vitesses de circulation ; c) le revêtement de chaussée ; d) la limitation de la propagation du bruit routier ; e) le traitement acoustique des façades ; f) la sensibilisation du public et la lutte contre les comportements inciviques

Seules sont prises en compte les actions des communes ayant répondu au questionnaire transmis par la CA PVM, et pour ce qui concerne le secteur Nord, soit seulement Chelles et donc en principe, rien sur Brou, Courtry et Vaires. L'engagement est donc apparemment faible.

Pourtant, on retrouve pour Courtry (P.67), l'étude pour le contournement Nord de Courtry (qui souffre du même défaut que le département : présentée à la population pour adoption par le Conseil départemental fin 2019, elle est « hors calendrier ») ; (P.69), l'achat de véhicules électriques pour le service voirie et espaces verts (sans date) ; (P.71), l'aménagement d'une piste cyclable (sans date) ; (P.85), deux radars pédagogiques fixes (sans date).

Concernant Chelles, on note (P.67) des compléments de dispositifs d'interdiction d'accès de secteurs calmes aux deux-roues motorisés (sans date) ; (P.69), la mise en place de véhicules roulant au GNV et de la station de remplissage (avril 2018) ; (P.72), pas de vitesse supérieure à 50km/h sur l'ensemble de la ville (sans date) ; (P.73), extension des zones 30 et zones de rencontre (sans date) ; (P.74), suppression d'un carrefour à feux (2020) ; création de plateaux surélevés (2015-2018 et 2020) ; (P.77) suppression des pavés rue A. Legrand (2018), maintenance régulière des voiries (tout au long de l'année) ; (P.78), merlons au Plein Champs, suite travaux du GPE (2020), mur antibruit le long de la voie ferrée (2011-2014) ; (P.79) action de bailleurs sociaux pour le changement des huisseries (sur plusieurs années, et performance estimée à -5 à -30dB(A) (sic); (P85), deux radars pédagogiques mobiles (2012)

Là encore, il s'agit essentiellement d'actions réalisées dans le calendrier précédent. Quant à celles qui s'inscrivent dans la période 2019-2025, bien qu'elles ne dépendent pas des compétences de la commune, celle-ci a fortement influencé l'action (contournement de Courtry, merlon anti-bruit pour les travaux du GPE).

BRUIT FERROVIAIRE

La CAPVM a envoyé à la SNCF en 10/2019 un courrier demandant communication « des actions mises en œuvre au cours des dix dernières années et des actions prévues dans les cinq prochaines années ».

On retient parmi les actions décrites, (P.87), pour Chelles et Vaires, la réalisation de protections acoustiques, essentiellement par mur antibruit et par ailleurs, des renouvellements de matériel et de voies ainsi que l'installation de stations de mesure de bruit.

On note l'absence d'un rubrique « Recensement et suivi des plaintes des riverains » reprise dans les actions de la RATP (P.90) et pointée comme étant une action préventive (de gestion) pertinente (tableau P.94).

LE CAS PARTICULIER DES VIBRATIONS

Dans les actions mises en œuvre par les communes (voir supra), l'une consiste à « la limitation de la propagation du bruit routier », sans que soit précisé le mode de propagation. Or, par analogie avec les appartements dans lesquels les bruits se transmettent, non seulement via l'air, mais par les cloisons et plafonds, il faudrait prendre en compte les vibrations acoustiques et autres et leur transmission par d'autres porteurs que l'air ambiant.

(P.96) Parmi les actions répondant à l'axe n°1 « Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs du bruit », la sous-action n°2 consiste à « Adapter (…) les voiries de façon à absorber les vibrations de passage des bus ».

(P.90) Parmi les actions RATP, on note l'installation de tapis anti-vibratoire sous le ballast ainsi que la pose d'absorbeurs dynamiques sur le rail permettant « de dissiper l'énergie vibratoire du rail sous forme de chaleur »

La présentation de mars 2012 du PPBE de Marne-et-Chantereine dans sa phase diagnostic, PPBE qui fait partie intégrante donc du PPBE de PVM, note dans les retours des communes, pour Courtry, « vitesse des bus, revêtement de chaussée bruyant et transmettant des vibrations », et pour Chelles, « fréquence de passage, « couinement de certains bus, revêtements jugés bruyants et vibrations dans les bâtiments d'habitation ». Parmi les pistes d'action, on retrouve donc naturellement « actions sur le chemin de propagation » et pour la sous-action 1.2 : « « « … adapter les voiries de façon à absorber les vibrations des passages de bus ».

Le PPBE de la CA de Marne-et-Gondoire reprend quant à lui dans son Annexe 1 : Effets du bruit sur la santé/ Effets sur le comportement avec le voisinage et gêne, que : « (… l') On a observé des réactions plus fortes quand le bruit est accompagné de vibrations et contient des composants de basse fréquence. »

Ceci pose la question d'étendre le PPBE à toutes sortes de vibrations autres que le bruit et qui sont d'ailleurs mesurables à partir des mêmes instruments. Sur le territoire de la CA PVM, au moins un exemple est connu et fait l'objet de plaintes des riverains de la rue de Chelles à Vaires : les vibrations ressenties dans les maisons et causées par le passage des trains sur un appareil de voie localisé.

BRUIT AÉRIEN

Sur la partie nord et s'agissant de l'aérodrome de Chelles, c'est moins le bruit qui fait débat que le devenir de l'emprise au sol. Des détournements occasionnels, éventuellement d'avions de ligne, hors des couloirs prescrits ou habituels peuvent provoquer des réactions de riverains, sans cependant présenter de gêne discutable.

AXES ET ACTIONS POUR LA PERIODE 2019-2024

MESURES GÉNÉRALES DU PPBE PVM

Les trois axes d'action retenus (P.95) :

- Axe 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs de bruit
- Axe 2 : Préserver et mettre en valeur les zones de qualité sonore du territoire
- Axe 3 : Améliorer la connaissance, informer et sensibiliser

Cela n'annonce pas des actions fortes. Axe 1 : dépend des autorités de rang supérieur ou entreprises publiques sur lesquelles les communes n'ont pas autorité. Axe 2 : il a été dit qu'on se limitait à créer 1 à 2 zones sur les seules communes de l'ex Val-Maubuée. Axe 3 : dépend des comportements individuels

Axe 1 : Réduire le bruit à la source et contribuer à la résorption des points noirs de bruit			
Objectif	**Action**	**ss-Action**	**Porteur**
Limiter le recours au véhicule motorisé	1.Optimiser l'offre TC	1.1Solliciter IDFM pour des bus moins bruyants	PVM IDFM
		1.2Adapter itinéraires et fréquences + voiries absorbant vibrations	PVM IDFM
	2.Schéma directeur pistes cyclables + favoriser accès aux zones calmes		PVM
Diminuer bruit transports	3.Routier : garantir traitement secteurs identifiés	3.1Mobiliser CG77 pour actions	PVM/Villes CG77
		3.2Mobiliser Etat (N104)	PVM/Villes Etat
	4.Ferré : s'assurer du traitement effectif	4.1 Suivi résorption Points Noirs Bruit (PNB)	PVM/Villes RFF
		4.2Comparer diagnostic PPBE/ liste PNB des réseaux	PVM SNCF/RATP

Axe 1 (P.96/97) : = 7 sous-actions, une seule est à la charge de la CA : le schéma directeur des pistes cyclables, et encore seulement celles d'intérêt communautaire, les six autres sont renvoyées à des organismes qu'il faudra « mobiliser ».

Axe 2 : Préserver et mettre en valeur les zones de qualité sonore du territoire			
Objectif	**Action**	**ss-Action**	**Porteur**
Valoriser/ favoriser accessibilité aux secteurs de bonne qualité sonore	5.Aménager + rendre accessibles sites verts		PVM
	6.Zones calmes : Poursuivre réflexion	6.1Cartographier existant et en projet	PVM Villes
		6.2Identifier d'autres critères	PVM/Villes
Préserver ces secteurs identifiés	7.Etudier insertion clauses techniques entretien espaces verts		PVM
	8.limiter appareils d'entretien à moteur		PVM

Axe 2 (P.97) : = 5 actions/ sous-actions, dont deux consacrées à la réflexion, deux à aménager à la marge l'accessibilité et l'entretien des espaces verts, et une à cartographier les zones de circulation apaisées

Axe 3 : Améliorer la connaissance, informer et sensibiliser			
Objectif	**Action**	**ss-Action**	**Porteur**
Sensibiliser les publics, en lien avec les communes	9.S'appuyer sur PLH et CLS pour sensibiliser partenaires + habitants		PVM
	10.Sensibiliser habitants avec mallette pédagogique		PVM
	11.Sensibiliser Personnels CA/Villes		PVM
	12.Communiquer sur modes alternatifs		PVM
Renforcer le partenariat avec Bruitparif	13.Participer à événements Bruitparif		PVM Bruitparif
	14.Agir avec Bruitparif	14.1Connaissance environnement sonore CA	PVM Bruitparif
		14.2Partenariat avec les acteurs du territoire	PVM Bruitparif

Axe 3 (P.98) : = 7 actions, consistant essentiellement à sensibiliser (4 actions) ou à se réunir avec Bruitparif (3 actions)

Globalement, les communes s'engagent peu : Axe 2, « cartographier les zones de circulation apaisées et en projet ; identifier d'autres critères de valorisation des zones calmes ».
Ce qui contraste avec le PPBE de la CA Marne-et-Gondoire, ou les communes sont MOA (maître d'ouvrage), en propre ou associées sur une majorité d'actions.

THÉMATIQUES	COMPÉTENCES	N° ACTIONS	ACTIONS	PRIORITÉ	CONNAÎTRE	EVITER/ANTICIPER	RÉDUITE/COMPENSER	SUIVRE	COMMUNIQUER/SENSIBILISER/ ACCOMPAGNER/ FORMER	ZONES	MAÎTRE D'OUVRAGE	PARTENAIRES
A-documents d'orientation et d'urbanisme	Aménagement	A-1	Intégrer le PPBE au SCOT et au PLH	1		x				toutes	CAMG	communes
		A-2	Prendre en compte le PPBE dans les documents d'urbanisme communaux (PLU)	1		x				toutes	Communes	CAMG
B-projets d'aménagement (dont ZAC et ZAE)	Habitat, Aménagement, développement économique	B-1	Sensibiliser les aménageurs à la prise en compte du bruit dans l'aménagement	1		x			x	toutes	CAMG	EPAMARNE, SPLA, Aménagement 77, aménageurs privés
		B-2	Résorber les points noirs du bruit dans les futurs aménagements portés par la CAMG sur le territoire	1		x	x			zones bruyantes	CAMG, SPLA	EPAMARNE, Aménagement 77, aménageurs privés
C-bâtiments	Bâtiments d'intérêt communautaire	C-1	Prendre en compte la composante acoustique lors de la construction de bâtiments communautaires et communaux	1		x				toutes	CAMG, communes	Bailleurs sociaux, communes, constructeurs privé
		C-2	Orienter la population vers les organismes compétents en matière d'aides financières et techniques par rapport à l'isolation acoustique	1			x			zones bruyantes	CAMG, communes	
		C-3	Résorber la problématique acoustique au sein des bâtiments communautaires et communaux	2	x		x			toutes	CAMG, communes	
D-déplacements	déplacements, voiries d'intérêts communautaires	D-1	Mettre en œuvre le schéma directeur des liaisons douces	1	x	x				toutes	CAMG	Communes, SIT, AMV Transdev, gestionnaires infrastructures de transport, SIETREM,communes
		D-2	Mettre en place des zones de circulation apaisée et des réductions de vitesse sur certaines voiries du territoire	2			x			zones bruyantes	Communes, CAMG	
		D-3	Etude de la vitesse sur certaines voiries à forte influence	2		x				toutes	Communes	
		D-4	Promouvoir l'usage de déplacements alternatifs peu producteurs de bruit	2				x		toutes	CAMG, Département 77	
		D-5	Renouveler la flotte de véhicules municipaux et intercommunaux vers l'hybride et l'électrique	3		x				toutes	CAMG, communes	
		D-6	Développer des opérations de comptages sur les grands axes des communes	3	x				x	toutes	Communes	
		D-7	Réglementer la circulation des poids lourds sur le territoire	3		x				toutes	Communes	
		D-8	Mettre en place une veille sur le bruit aérien	3				x		toutes	Communes	
E-vie locale	Cadre de vie	E-1	Engager une veille acoustique sur le bruit industriel	1	x					zones bruyantes	CAMG	Communes, Sietrem, police municipale, AEV, Epa, aménagement 77, préfecture, DRIEE
		E-2	Acheter du matériel plus silencieux pour le nettoyage et l'entretien des espaces publics	2			x			zones calmes	CAMG, communes	
		E-3	Sensibiliser public, élus et agents techniques sur la thématique sonore	2					x	toutes	CAMG, communes	
		E-4	Elaborer une charte de vie nocturne à l'échelle de l'agglomération	3		x			x	toutes	CAMG, communes	
		E-5	Prendre en compte le bruit dans les chantiers du territoire	3			x		x	toutes	CAMG, communes	
		E-6	Inventorier et uniformiser les réglementations communales du bruit sur le territoire	1		x			x	zones calmes	CAMG, communes	
F-Espaces naturels et agricoles	Environnement	F-1	Suivre l'évolution sonore des zones calmes et les préserver /intervenir pour garantir leur perennité	2	x	x		x		zones calmes	CAMG	Communes, AEV, Département, gestionnaires voiries
G-Actions transverses		G-1	Mettre en place une gouvernance du PPBE	1				x		toutes	CAMG	
		G-2	Impulser la prise en compte de la problématique acoustique par les partenaires du territoire	1					x	toutes	CAMG	gestionnaires
		G-3	Suivre et contribuer à la mise à jour des cartographies stratégiques du bruit	2	x			x		toutes	CAMG	communes, Bruitparif, gestionnaires
		G-4	Accompagner les communes dans la réalisation de leurs actions visant à améliorer l'environnement sonore	2					x	toutes	CAMG	communes
		G-5	Réaliser des mesures de bruit dans les zones stratégiques	2	x				x	toutes	communes	CAMG, Bruitparif

Plan d'actions de la CA Marne-et-Gondoire (extrait du PPBE 2017)

ZOOM SUR LE PPBE DE LA PARTIE « NORD » : CAMC (CA Marne-et-Chantereine)

Ecart sur le diagnostic de la CAMC

On peut noter une contradiction entre le constat fait pendant la présentation du PPBE CAMC au Copil de mars 2012, selon lequel il n'y a « Aucun bâtiment d'habitation en dépassement de seuil réglementaire 73dB(A) en Lden et de 65 dB(A) en Ln » et le signalement par le PPBE PVM (P.55) de trois bâtiments à Chelles, rues A. Menier et Av. F. Mitterrand en dépassement des seuils réglementaires pour les deux sources de bruit routier et ferroviaire

On notera également dans le tableau suivant du PPBE CAMV l'action de « mise en place d'un portail bruit sur le site de la CAMC » alors que le projet PVM note (P.94) que la « création d'une rubrique dédiée au bruit sur le site internet de la collectivité » est d'un intérêt faible.



Bâtiments en situation de double dépassement (en jaune ; en orange : zone en dépassement de seuil réglementaire pour le bruit routier en Lden ; en violet : zone en dépassement de seuil réglementaire pour le bruit ferré en Ln)

PPBE PVM, P. 55

Tableau des actions projetées par le PPBE CAMC pour la période 2013- 2018

La comparaison est justifiée par le projet de PPBE PVM lui-même qui pointe que « Si le diagnostic acoustique a été révisé depuis (réalisation des cartes stratégiques de bruit de 3ème échéance), il pourra être utile de se référer à ces deux documents[4] pour croisement des informations recueillies quant aux actions mises en place ».

Thèmes	Actions	Pilote
Actions de gestion	Mise à jour de la cartographie stratégique du bruit	CAMC
	Préservation qualité environnementale et sonore zones calmes	CAMC + villes
	Intégration du facteur bruit aux projets d'urbanisme	CAMC + villes
Actions techniques correctives	Mise en place de radars pédagogiques	Chelles, Courtry
	Etude du contournement du centre-ville de Courtry, en partenariat avec CG77	Courtry
Action d'évaluation	Réaliser des études spécifiques pour la prise en compte du facteur bruit dans les programmes de rénovation thermique des logements individuels	CAMC + villes
	Suivre les indicateurs du PPBE du CG	CAMC
	Suivre les indicateurs du PPBE de RFF	CAMC
	Evaluer les actions du PPBE	CAMC
Actions de sensibilisation, communication, information	Informer les scolaires	CAMC
	Mettre un portail bruit sur le site de la CAMC	CAMC

[4] PPBE de la CA de Marne-et-Chanteraine et PPBE de la CA La Brie Francilienne

La « préservation de la qualité environnementale et sonore des zones calmes » retenues, du fait de leur faible ambition (cf. ci-dessous), n'a eu besoin que d'inaction, à part de rares mesures de police banales destinées à garantir la tranquillité.
L'intégration du facteur bruit aux projets d'urbanisme n'apparaît pas dans les PLU ni dans les permis de construire d'ilot importants.
La mise en place de radars pédagogiques ne semble plus de mise depuis longtemps
L'étude du contournement du centre-ville de Courtry, en partenariat avec CG77 a été menée et sa première phase, destinée à fixer les orientations, a été présentée en deux réunions publiques ; les études détaillées se poursuivent sans autre information
Pour les autres actions, les informations manquent, mais en tout cas, il n'y a pas de portail bruit qui aurait pu être repris sur le site de PVM lors de la réunion avec les deux autres CA pour constitution de la CA PVM.

ZONES DE CALME

LES ZONES DE CALME DANS LE PPBE CAMC

Les retours des communes pendant l'élaboration du PPBE

- Brou : néant
- Chelles : Parc de la mairie + Bords de marne
- Courtry : Parc de la mairie + Parcours naturel de la Dhuys + Quartier des Ormeaux/ des Coudreaux
- Vaires : Bois de Vaires + Parc de l'Aulnoy + Base de loisirs

Le potentiel relevé par le bureau d'études :

- Brou : Parc de la mairie
- Chelles : Montagne de Chelles + Parc de la mairie + Bords de marne
- Courtry : Parc de la mairie
- Vaires : Pavillon Louis XIII + Base de loisirs

Ce qui a été retenu par la CA :

- Brou : Chemin vicinal2 + Bois de Brou-sur-Chantereine
- Chelles : Montagne de Chelles
- Courtry : Parc de la mairie
- Vaires : Bords de Marne, de l'écluse au pont de Torcy

La frilosité de la CAMC semble paradoxale si l'on se souvient que le dossier était en charge d'un élu écologiste. Mais celui-ci affirmait vouloir désigner des sites sur lesquels le caractère de zone calme, avéré, serait pérenne et se proposait d'élargir progressivement la réflexion.

N'empêche qu'à la même époque, la CA Brie Francilienne, au lieu d'un site par commune, en désignait huit sur ses deux communes.

LES ZONES DE CALME SUPPLÉMENTAIRES RETENUES PAR LE PPBE PVM

Remarque liminaire
Même si l'un des critères d'une zone calme est le faible niveau de bruit (inférieur en tous les cas à 55dB(A) en Ile-de-France selon le texte), les pages du projet de PPBE consacrées aux zones de calme sont au nombre de trois (60,61,62), à comparer à celle traitant des problématiques du bruit (de 33 à 59 et de 63 à 92).

Les sites retenus

Aux 13 sites des PPBE des CA de Marne-et-Chantereine et de La Brie Francilienne, inchangés, mais surtout non complétés au bout de 7 ans (2013/2020), le projet de PPBE en ajoute 11, répartis sur 6 communes, selon le tableau suivant.

	Champs Sur Marne	Croissy Beaubourg	Emerainville	Lognes	Noisiel	Torcy
Parc du Château	X					
Bois de la Grange et du Boulay					X	
Parc Denis Le Camus			X			
Parc Maubuée					X	X
Parc des droits de l'Enfant						X
Parc de Noisiel					X	
Parc des Chaumettes						X
Etang du Maubuée				X		
Forêt de Ferrière		X				
Biotope		X				
Berges de la Marne, rive sud	X				X	X

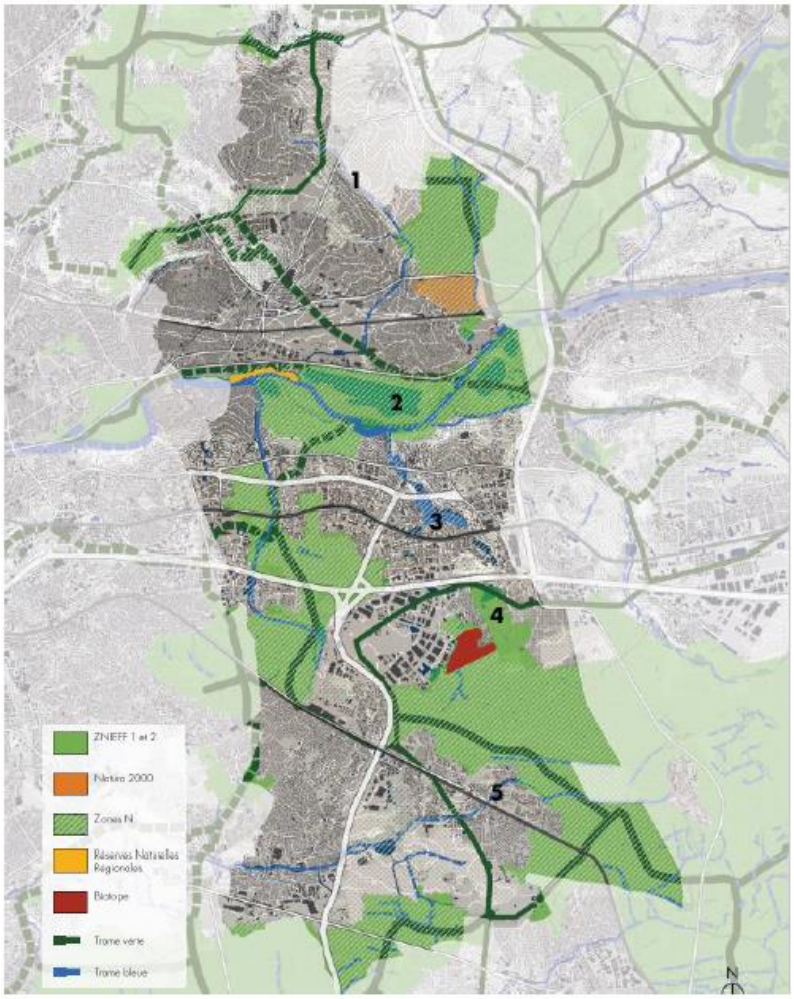
Une absence de cartographie ne permet pas de porter un avis éclairé. Tout au plus, une rapide recherche montre qu'il s'agit d'espaces remarquables et étendus.

On est dans l'évidence, mais bien en deça des territoires dont on peu penser qu'ils sont naturellement éligibles et que le Projet dénombre (P.8) :
« Le teritoire de la CA paris-Vallée de la Marne est composé à 45% d'espaces naturels (…) avec de nombreux milieux remarquables :

- 1 site natura 2000
- 30 zones humides
- 18 ZNIEFF de type 1
- 5 ZNIEFF de type 2
- 1 réserve naturelle régionale (Les Iles de Chelles)
- 1 arrêté de biotope 3.

L'apport du Schéma de cohérence et d'orientation pasagère (SCOP)

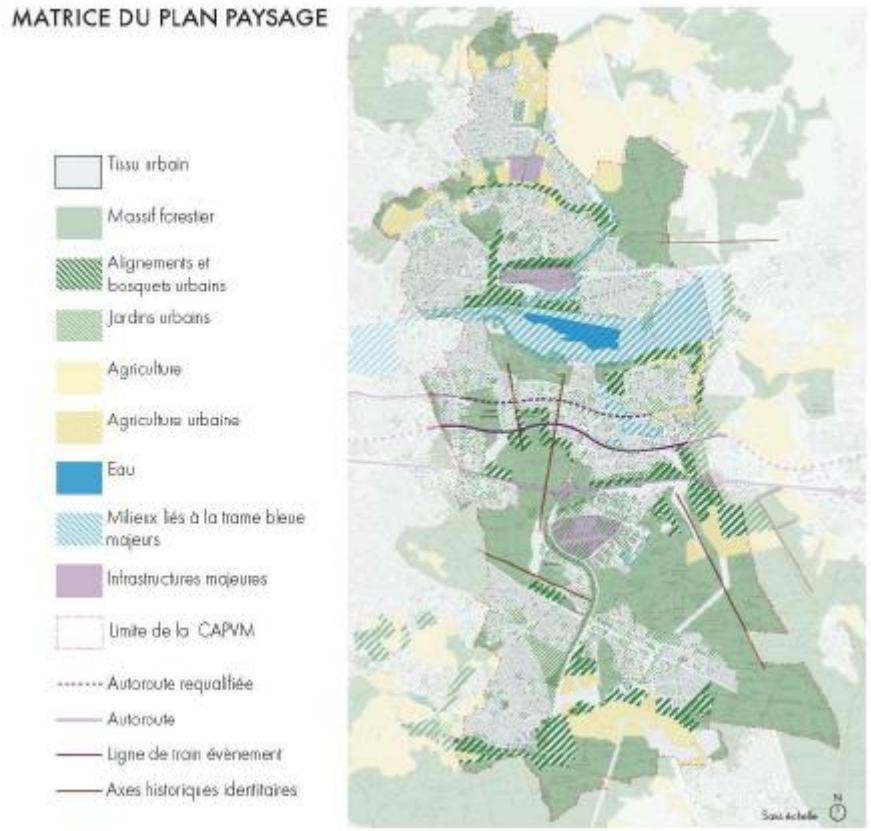
La carte des espaces protégés (P.9) , insuffisamment légendée, ne permet pas de faire un croisement entre ces espaces naturels et les zones de calme retenues par le projet.



Carte des espaces protégés (Source : SCOP de la CA Paris-Vallée de La Marne)

Les cartes attachées au document de présentation du SCOP au Conseil communautaire du 04 avril 2019, sont un peu plus parlantes, mais on reste au niveau de la définition de grands paysages, soit donc que l'on ne descend pas à l'échelle très locales, soit aussi que l'on n'aborde pas, même si elles sont soupçonnables, les caractéristiques qui en feront des zones de calme.

Ces deux observations valent plus fortement en ce qui concerne le paysage urbain.



Présentation du SCOP au Conseil communautaire du 04 avril 2019

La présentation du SCOP au Conseil communautaire d'avril 2019 de PVM identifie quatre composantes paysagères sur le territoire :

- Le paysage de l'eau
- Le paysage de la forêt
- Le paysage d'agriculture
- Le paysage urbain

Ce dernier est y est brièvement décrit ainsi :
« Le paysage urbain est composé des centres villes, des quartiers d'habitat collectifs ou pavillonnaires et des zones d'activités économiques. L'objectif est de préserver les vues sur le grand paysage pour servir de repère visuel, de préserver et de mettre en valeur les parcs urbains soumis à la pression urbaine, de marquer l'identité du territoire sur les principaux axes de circulation (ronds-points, entrées de ville, arbres d'alignement), de traiter les espaces intermédiaires en jonction entre domaine privé et domaine public, et de protéger et mettre en valeur le patrimoine bâti historique. »

Les cartes du SCOP laissent entrevoir un choix plus large que celui retenu par la CA PVM. Mais alors, pourquoi s'être contenté d'une action « chercher d'autres critères pour les zones calmes » (sous-action 6.2) sans avoir au moins recherché et proposé quelques pistes ?

Si ces potentielles zone calmes sont pertinentes a priori, elles concernent des espaces verts de dimension importante et situés hors ou en lisière des espaces bâtis.

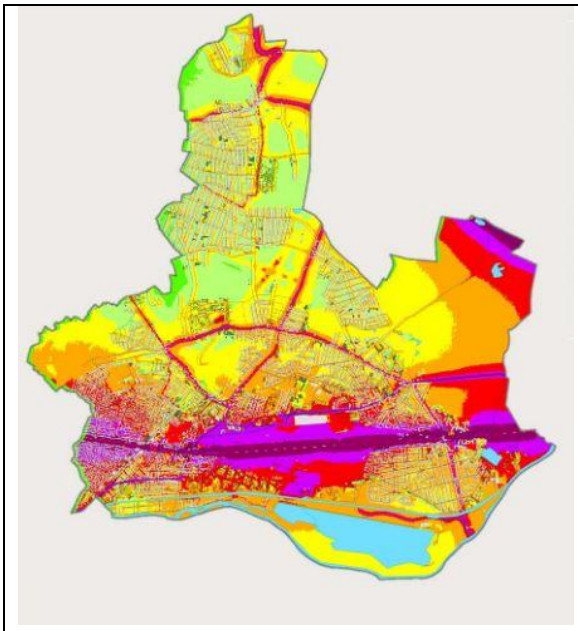
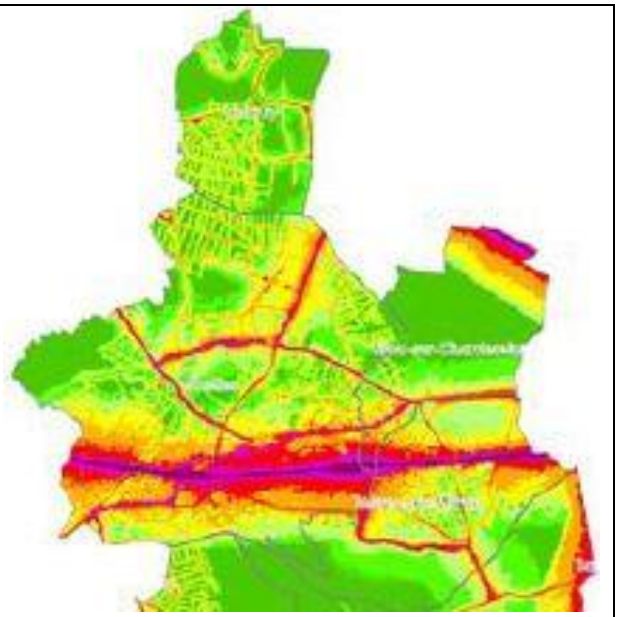
Ces derniers sont négligés alors que le SCOP de la CA val Maubuée les prend mieux en compte ainsi que le montre son extrait « Unité paysagère des jardins urbains » :
« La plus éclectique et sociale », objectif : diversifier les formes jardinières issue d'une diversité culturelle, créer une unité au niveau de l'espace collectif (ronds-points, entrées de ville, arbre d'alignement), traiter les espaces intermédiaires en jonction entre le domaine privé et le domaine public, et protéger et mettre en valeur le patrimoine historique du Val Maubuée. »

Le SCOP PVM, tel qu'accessible au public, ne permet pas d'apprécier son apport à l'analyse et à la définition d'actions pour le PPBE.

POUR ALLER PLUS LOIN

ÉVOLUTION DES ZONES DE BRUIT (Evolution des niveaux d'exposition au bruit depuis le PPBE de Marne-et-Chantereine)

Comparaison des cartes de bruit global

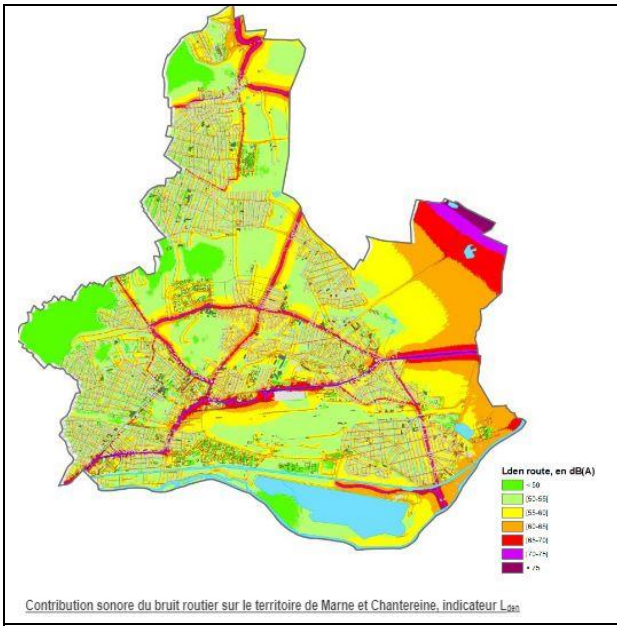
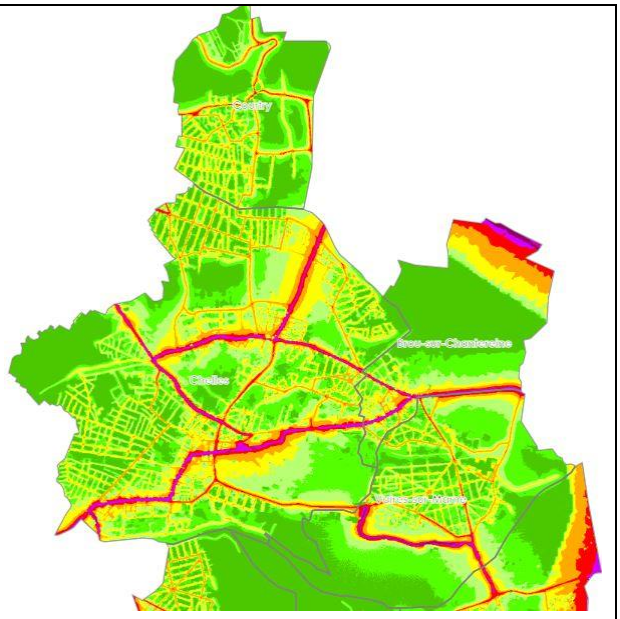
	
Bruit global PPBE Marne-et-Chantereine	Bruit global PPBE Paris-Vallée de la Marne

Dans la carte du PPBE CAMC, le linéaire ferroviaire est bordé sur toute sa longueur de la couleur violette symbolisant les niveaux les plus élevés d'exposition au bruit. Sur la carte PPBE PVM, cette couleur subsiste encore sur toute la longueur, mais elle s'est considérablement rétrécie, réduisant de manière significative le périmètre affecté.

Entre les deux cartes, il y a eu la mise en place d'un mur anti-bruit le long de la voie ferrée. S'y ajoutent la réduction du trafic de fret, dans le triage et les zones industrielles de la Trentaine et d'EDF, l'amélioration des matériels et l'atténuation des annonces sonores en gare voyageurs

Malgré tout, il est remarquable et manifestement anormal qu'avec un mur anti-bruit construit côté nord, la zone de bruit diminue symétriquement du côté sud.
Ceci doit faire prendre en considération les demandes des riverains d'une nouvelle campagne de mesures côté sud. A l'époque, elle avait été promise autant par la Sncf que par la Ville de Chelles.

Comparaison cartes de bruit routier

	
Bruit routier PPBE Marne-et-Chantereine	Bruit routier PPBE Paris-Vallée de la Marne

La comparaison fait apparaître des différences notables
Courtry : Le bruit diminue sur l'itinéraire Route de Lagny/Chemin du Mesnil-Amelot (D84) et il semble y avoir un report de l'axe Sud/Nord « interne » via la rue Charles Van Wyngene vers le circuit « externe » du contournement «Est» ouvert à partir du giratoire au carrefour de la D34 (vers Claye-Souilly).
Chelles/Vaires : un usage sans doute plus intensif du pont franchissant les voies ferrées (dit « pont de l'Aulnoy ») à Chelles fait apparaître un nouvel itinéraire en fourche vers l'avenue de Sylvie à l'Ouest et le Chemin du Corps de Garde à l'est, tandis que l'axe sud/Nord traversant Vaires et l'itinéraire secondaire via la rue de la Liberté sont allégés

Autres : on note l'émergence à la limite entre Chelles-Les Coudreaux et Montfermeil, sans doute liée à l'aménagement de la gare routière du Rond-Point des Sciences, et apparaissent, avec une moindre intensité, la rue Henri Becquerel, qui dessert la zone d'activité de la Tuilerie, raccordée par un giratoire à l'avenue de Claye, ainsi qu'un itinéraire tangentant le quartier de Chantereine, marquant le nouvel itinéraire des bus ainsi que de contournement et aussi la disparition de tout bruit sur le prolongement de la Route de Villevaudé à travers le bois de Brou, transformé en Voie Verte et donc interdit à la circulation automobile. Apparaissent également deux points singuliers : la circulation rue de Gournay et l'itinéraire Rond-Point François Mitterrand/av. François Mitterrand/av. du Gendarme Castermant, itinéraire d'évitement de la portion de l'avenue François Trinquant entre le giratoire et le carrefour des Déportés, fréquemment encombrée.

La comparaison permet de constater les invariants, les liaisons Est/ouest et Nord/Sud, itinéraires de transit mais aussi, les relations avec les autres territoires.
Cependant, ***les évolutions montrent l'efficacité des modifications structurelles, qu'il s'agisse d'aménagements de lutte contre le bruit (mur anti-bruit, fermeture de route) ou bien ouvrant de nouveaux itinéraires par la réalisation de voiries ou de modification de plan de transport (mais qui peuvent à l'inverse amener du bruit par détournement des circulations, ou création d'équipement tels une gare routière)***

ÉVOLUTION DES ZONES CALMES

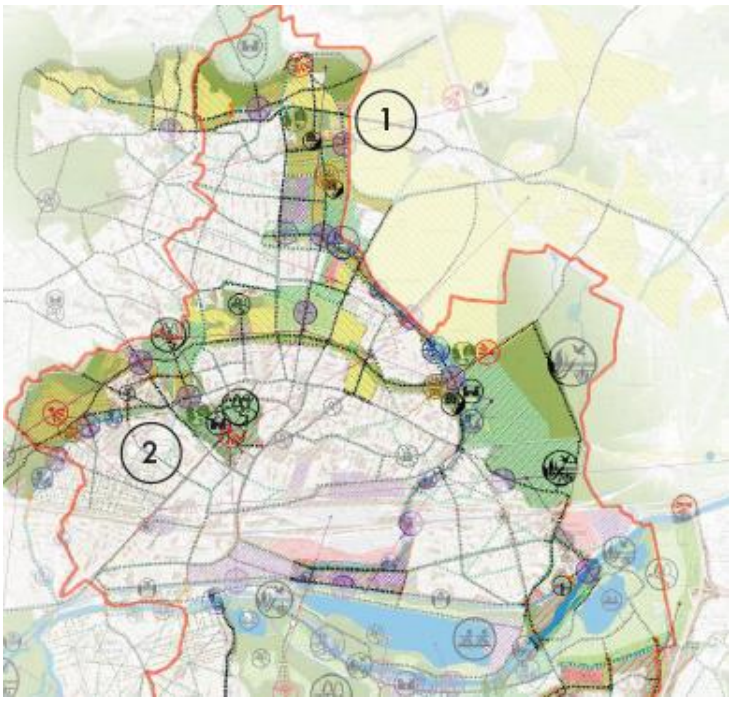
Le SCOP est une source intéressante pour une réflexion sur l'extension des zones de calme.

Il propose cinq grands projets paysagers sur le territoire de PVM, dont, illustrés par l'extrait suivant en ce qui concerne la partie nord :

- (1) « La liaison douce marne-Dhuys »
- (2) « Le croissant fertile : connexion entre la Montagne de Chelles, le Montguichet et le Bois de Brou, et aménagement du parc de Chantereine »

On soupçonne d'après les symboles posés à des endroits évidemment choisis, que ces lieux ont bien fait l'objet d'une telle réflexion. Mais l'absence de légende n'en permet pas la lecture.

Là encore, on regrette l'incomplétude et l'imprécision des données fournies alors qu'elles sont des pistes d'avenir.



Grands projets paysagers (extrait du SCOP, partie nord)

On reste par ailleurs dans la vision des espaces non ou faiblement urbanisés, sans aborder les espaces urbains qui sont pourtant l'une des quatre composantes paysagères du SCOP (voir supra).

Puisque la définition d'une zone calme est un équilibre entre un niveau de bruit et une ambiance, il est légitime de s'intéresser à rechercher la réalité ou la possibilité d'en réaliser en milieu urbain, milieu qu'on structure en trois parties en attendant une analyse plus fine :

- Habitat à faible densité (en général, pavillonnaire)
- Habitat à forte densité (en général, ilots d'immeubles collectifs)
- La ville toute entière (voir supra, l'extrait du SCOP de la CA Val Maubuée : « créer une unité au niveau de l'espace collectif)

Les quartiers pavillonnaires, surtout anciens, sont structurellement à vocation de zones calmes : habitat dispersé, jardins, rues généralement arborées, habitations patrimoniales, etc.
Rien ne devrait perturber cette ambiance qui profite également aux flâneurs à la découverte du patrimoine de leur ville.
Des mesures de circulation décidées au temps de l'automobile reine ont détourné des flux automobiles de transit traversant à vive allure et grand bruit ces quartiers, leur faisant non seulement perdre leur tranquillité, mais introduisant de plus un élément d'insécurité.
Ce qu'une disposition de police a fait, une autre disposition de police pourrait le défaire : un plan de circulation limitant la circulation à la desserte de ces quartiers pavillonnaires anciens suffirait à leur rendre leur caractère de zone calme.

Les habitats à forte densité semblent présenter tout l'opposé d'une zone calme. Pourtant, le quartier Périchelles, à l'écart de la circulation, implanté sur une vaste surface aménagée en parc pour une part et en zone humide pour une autre, contigu à des équipements sportifs de plein air et proche de l'espace naturel du Montguichet, présente toutes les qualités pour concourir au titre de zone calme. ***Là aussi cependant, des mesures sont nécessaires pour entretenir un bon climat social tandis que des mesures de police devront veiller à réduire, voire interdire une circulation « maligne » de transit.***

La ville toute entière doit viser à s'approcher de l'idéal d'une zone calme. Evidemment, la première mesure vise à réduire les bruits. Mais on peut aussi chercher à les rendre supportables. ***Ainsi, à côté des mesures de circulation, de la préservation des parcs et squares, la ville peut favoriser la végétalisation de l'espace, la réalisation de cheminements s'écartant des zones bruyantes, la mise ne place d'aménagements facilitant l'appropriation de l'espace public, bancs et commodités, etc***.

Plus globalement, on pourra s'inspirer du PPBE de la CA de Marne-et-Gondoire et de la grille d'analyse reprise dans son annexe 7 : « localisation des zones calmes »

Le choix de zones calmes à protéger et conserver doit être abordé sur la base de critères en relation avec les thématiques suivantes :

Thématique	Questions / Critères
Eléments réglementaires	S'agit-il déjà d'une zone reconnue pour son intérêt environnemental et patrimonial, d'un espace à protéger (zones de type Natura 2000, ZNIEFF, ZICO, SIC, ZPPAUP…) ? Figure-t-elle dans le PPEANP ?
Environnement physique	Dans quelle mesure le site peut être qualifié de « calme », au regard des caractéristiques sonores physiques de l'espace ? seuil de 55 dB(A) en Lden ?
Morphologie urbaine et fonctionnalité	Le site est-il dédié à une fonction « calme », présente-t-il une ambiance sonore particulière remarquable? Facteurs favorables : présence d'éléments naturels (arbres, eau), d'équipements publics comme les bancs et les poubelles (propreté), voire les jeux d'enfants et aires de pique-nique
Accessibilité et lisibilité	Les interactions entre le site et son environnement donnent-elles à voir et à vivre un espace « calme » ?
Ressentis, usages et pratiques	Le site est-il ressenti comme « calme » par ses usagers et/ou ses habitants proches?

LA CONCERTATION DANS LA GOUVERNANCE DU PPBE

L'ENVIRONNEMENT RÉGLEMENTAIRE, DOCUMENTS ASSOCIÉS ET GUIDES

Le Code de l'environnement

L'application dans le droit français de la directive européenne 2020/49/CE impose une concertation (art. L.572-8 du Code de l'environnement, décret n°2006-361 en son art.6) préalable à l'édition du PPBE et l'obligation d'une mise en cohérence avec divers documents d'aménagement, dont en particulier le PCAET.

Le retard pris dans l'élaboration du PCAET et du PPBE pose la question de la réalité d'un intérêt fort de la Communauté d'agglomération pour ces thèmes.

Les documents associés

S'agissant du PCAET, une concertation préalable avant transmission à l'Ae (Autorité environnementale) est juridiquement possible, mais laissée à l'appréciation du porteur de projet.

Le choix a été fait de ne pas organiser de concertation préalable.

Le SCoT (Schéma de Cohérence territoriale) est un document essentiel avec lequel le PPBE doit être en cohérence.

Il est toujours en phase d'étude.

Le PDU, Plan de déplacement urbain, aurait dû traduire les premières actions de prévention et de correction du PPBE 2013 se rapportant aux circulations et le projet de PPBE présenté aurait dû faire un bilan et des propositions.

Le PDU n'existe pas

Le CLS, Contrat Local de Santé qui s'articule avec le PCAET indique dans sa Fiche action 8 : « Intégrer les enjeux de santé environnementale dans les politiques d'aménagement urbain => sélectionner un site expérimental de chantier (GPE, renouvellement urbain) pour apprécier le lien entre nuisances et santé ». Le long descriptif des mesures prises pour le chantier du Métro du Grand Paris Express, concerne des mesures pour la plupart à la discrétion de la SGP (Société du Grand Paris) ou correspondant à ses standards.

Les initiatives locales ne sont pas mises en valeur, qu'il s'agisse des aménagements négociés avec les élus (le choix d'acheminement des déblais) ou la préservation de zone de calme par les associations (la Plaine de Jeux).

Le « Guide pour l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement » (201 ?) réalisé par l'ADEME et le Secrétariat d'Etat chargé de l'Ecologie (N. Kosciusko-Morizet)

Dans son item « Gestion du projet, association des associations locales aux réflexions. », un tableau récapitule les étapes auxquelles il est conseillé de consulter les associations : « Analyse du diagnostic du territoire à partir des cartes stratégiques du bruit – Affinage du diagnostic pour certains territoires – Détermination des enjeux et vulnérabilités (information seulement) – Zoom éventuel sur certains territoires (enjeux élevés, …).

S'agissant des zones calmes, le guide note que « … les choix opérés en termes de définition puis d'intervention seront d'autant mieux perçus et appropriés que leur conception sera souple et ouverte à une co-construction entre décideurs, techniciens et population (habitants et usagers). (…) la démarche de protection et de création de zones calmes ne pourra que s'enrichir d'une pratique de débat public, visant à dépasser la simple information pour valoriser la parole habitante et citoyenne en vue de conduire à une réelle implication des populations locales. »

La concertation aurait permis la définition d'action plus larges et ambitieuses que celles proposées.

ADEME : Guide de recommandations « Articulation convergente des actions Bruit, Climat, Air et Energie dans la planification » (mars 2019)

Sans aborder directement la problématique de la concertation, le guide reprend des préconisations qui la recoupent, notamment par ses commentaires sur les actions qui sont en lien avec des documents qui, eux, devraient être soumis à concertation.

P15 : « Avec le bruit, dont la perception suit une loi logarithmique, quand on réduit le trafic de 20%, on gagne seulement un décibel, ce qui est à la limite du perceptible. En revanche, si l'on reporte ces 20% sur un axe moins circulé, et que l'on double le trafic, le changement (+3dB car l'on double le trafic) risque d'être perçu comme gênant. »
« Qui plus est, la gêne n'est que partiellement corrélée au niveau sonore moyen, c'est l'émergence – c'est-à-dire la différence entre le bruit perturbateur et le bruit ambiant – qui le plus souvent explique la gêne. (…) Conséquence, le remplacement de deux voies routières par une voie de tramway se traduira par une réduction du bruit moyen sur la journée, mais le passage des trams, notamment au petit matin, sera potentiellement source de gêne sonore ».

P21 : « Les niveaux de bruit en ville varient en permanence. L'acousticien se transforme alors en statisticien : il parlera de niveaux de bruit dépassés 50% du temps (L50) ou des niveaux dépassés 5% du temps (L5) ou des niveaux dépassés 90% du temps (L90, soit le bruit de fond). Il parlera surtout de la moyenne énergétique des niveaux de bruit, soit le Leq (Level Equivalent). »

Ces paragraphes justifient les critiques faites sur le système de mesures développées en début de contribution. Les suivants invitent à des actions sur les récepteurs du bruit peu ou pas évoquées dans le projet.

P22 : « Les matériaux peuvent être réfléchissants ou absorbants. « En ville, les parkings, les chaussées, les trottoirs, les vitrines sont autant de surfaces réfléchissantes qui augmentent le niveau de bruit en créant des sources « images » de la source à l'origine du bruit. Ainsi, dans les rues étroites, l'accroissement du nombre des sources de bruit à la suite des réflexions multiples, pourra contrebalancer l'atténuation du bruit pas la distance, ce qui peut se traduire par des niveaux de bruit aussi élevés dans les étages qu'au rez-de-chaussée. A l'inverse, des matériaux absorbants ou des surfaces végétalisées contribuent à réduire les niveaux. (…) l'utilisation d'enrobés innovants se traduit par une atténuation des niveaux sonores au passage des véhicules (au-delà des 50km/h). »

P22 : Architecture et aménagement ; « L'architecte oriente les façades de ses immeubles : à 90° par rapport à la rue, une façade recevra 3dB(A) de moins que si elle en est parallèle. Plus de 10dB(A) d'atténuation, si la façade tourne le dos à cette rue. »

Enfin, le guide traite des documents en lien avec le PPBE, dont le PDU (P26), considéré comme élément essentiel et l'intégration du bruit comme déterminant (P40) dans les démarches globales d'analyse d'un « environnement favorable à la santé » et facteur de qualité de vie : « La qualité de

l'environnement sonore constitue un déterminant de la santé et 2 critères d'appréciation lui sont associés : les sources d'émission sonores en termes d'atténuation, et la qualité de l'ambiance sonore en termes de préservation et d'amélioration. »

On ne peut que souhaiter le développement de ces thèmes des « actions au récepteur » au sein de la CA PVM.

DE LA THÉORIE À LA PRATIQUE PAR LA CONCERTATION

Le PPBE de la CA Marne-et-Gondoire

P.2 : « Le diagnostic de la situation sonore a été réalisé sur la base de l'exploitation de la cartographie stratégique couplée à des investigations plus poussées prise en compte du ressenti et des demandes des communes et visite de terrain. »

L'exemple de la mise en œuvre du SCOP de la CA Val Maubuée (Extraits)

1.Les plans de gestion.
Conçus à partir du diagnostic établi, ils ont été construits avec la participation active des jardiniers en charge de la gestion des espaces verts du territoire. Ce premier processus de concertation s'inscrit dans la Convention européenne des paysages qui encourage les procédures de participation.
(…)
Les premiers ateliers ont pris la forme de visites de sites et ont été l'occasion de discussion et mise en évidence des grands axes de composition des lieux traversés et de confrontation entre le diagnostic du Plan Paysage et la réalité du terrain.

2.L'implication des habitants dans la gestion paysagère.
Si les habitants n'ont pas été sollicités lors de l'élaboration du diagnostic et du plan de gestion du SCOP, ils le sont pour la mise en œuvre des actions préconisées.
L'exemple de la concertation réalisée autour de la lisière du Bois du Luzard montre la pertinence de l'approche paysagère dans ce genre d'action. La CAVM avait constaté un problème récurrent concernant la zone frontalière entre la lisière de ce bois et les résidences à proximité. S'est posée la question de créer une «lisière idéale», prenant en compte tant les qualités écologiques qu'esthétiques, avec la participation des résidents concernés. Dans le cadre des ateliers réalisés, chacun a pu créer «sa lisière idéale», des visites furent organisées et les requêtes furent analysées.

3.Une dynamique engendrée par le SCOP : la naissance de nouveaux projets
La réflexion sur la gestion des paysages au Val Maubuée a entrainé des changements de pratiques mais a aussi conduit à penser plus durablement les nouveaux usages possibles des espaces verts en milieux urbain. Aujourd'hui, suite aux préconisations et à la dynamique engendrée par le SCOP, un projet d'agriculture urbaine et de maison de l'environnement se développe.

ENSEIGNEMENT SUR LA MÉTHODE : APPROCHER LA RÉALITE AU PLUS PRÈS

La concertation permet d'approcher au plus près le vécu des habitants, donc une certaine réalité. Mais celle-ci gagne à être confortée par des visites sur le terrain.

Le guide de l'ADEME préconise qu'une « fois les PPBE arrêtés et publiés, l'autorité compétente pour les mettre en œuvre doit assurer un suivi et quantifier leurs effets pour opérer d'éventuels ajustements au moment du réexamen périodique. »
La concertation ne vaut que si l'on peut suivre les résultats des préconisations ainsi que l'état de la réalisation des actions définies.

LES BÉNÉFICES

Ils sont illustrés par l'extrait du point 2 du SCOP de la CA du Val Maubuée développé ci-dessus dans lequel on lit :
« Le processus de concertation a permis aux gestionnaires de la CAVM de mieux prendre en compte les désirs et les problématiques des habitants, tandis que ses derniers se sont appropriées les questions d'ordre écologique et réglementaires et ont notamment compris l'importance d'une lisière en termes de biodiversité. Le dialogue a été fructueux puisque le problème a été résolu et le processus de concertation a permis de créer un véritable lien social au sein du voisinage tout en démontrant la pertinence des opérations techniques engagées par la CAVM et en apaisant les conflits existants.
De nouveaux projets de concertation du même type sont actuellement mis en place au Bois de la Grange, sur l'étang du Segrais, au Biotope et avec les entreprises de la zone d'activité économique de Paris-Est. Ces projets se développent dans le cadre de Paysage et Développement Durable, un programme national de recherche action du Ministère de l'écologie du développement durable et de l'énergie »

Le succès d'un PPBE tient donc à la concertation qui revêt plusieurs dimensions :

- ***La bonne prise en compte de la réalité, par les mesures et par les visites de terrain auxquelles participent les habitants***
- ***La mise en place d'une gouvernance du PPBE, accessible aux habitants et partagée avec eux***
- ***Un suivi spécifique ouvert à tous, Services et habitants, facilement consultable, qui peut prendre la forme d'un module dédié sur le site de l'autorité compétente, ainsi que prévu dans le PPBE de la CA Marne-et-Chantereine***.

-o-o-o-o-

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

PROJET DE PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (PPBE) 2019-2024
Communauté d'agglomération Paris-Vallée de la Marne
Consultation du public – Avis de l'association ADEQUA

ANNEXE

-o-o-o-o-

COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DE MARNE-ET-CHANTEREINE
PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT
Comité de pilotage n°3 – mercredi 21 novembre 2012
Observation des participants au titre du Conseil Participatif

La décision en fin de Copil étant de transmettre le projet de plan présenté en séance, accompagné des observations des membres présents, les deux représentants du Conseil participatif rappellent leur point de vue.

Impression générale d'une grande prudence
Il est étonnant qu'élu et fonctionnaires, par un retour insistant sur les seules obligations légales strictement interprétées, cherchent à se fixer un minimum de contraintes. Ce qui n'a pas empêché malgré tout, des remarques de progrès, par exemple la reconnaissance de la nécessaire prise en compte des bruits de voisinage, mais qui ne sera pas inscrite dans le plan.

Zones de calme : restriction de la définition et du nombre
Tout le monde s'accorde sur l'imprécision de la définition de la zone de calme. Mais tout le monde est d'accord sur l'impact sur la perception de l'usager de deux éléments qui sont : 1) un changement d'ambiance ; 2) une exigence différente en fonction de l'usage réel ou souhaité des lieux.
On peut regretter la limitation à quatre des zones de calme, mais la préoccupation de bien faire et pour cela, de ne pas se disperser est compréhensible.
Satisfaction qu'un lotissement (îlot Frassati à Courtry) soit traité en zone calme

Crainte que cette vision a minima entraîne des dérives
Constat : les zones de bruit rendent compte exactement de l'importance du trafic automobile et font apparaître les voiries les plus chargées.
Une tentation, qui a été réalisée à l'échelle d'un quartier, pourrait être de « répartir la misère », le bruit, sur l'ensemble de la voirie, dans le but d'en faire diminuer l'intensité sur les axes chargés tout en limitant la hausse à des niveaux acceptables sur les voies de report.

Indicateurs de mesure du bruit
Satisfaction que les participants soient au fait de la construction d'indicateurs alternatifs aux indicateurs classiques utilisés (et seuls utilisables pour le moment) pour cette première version du plan.
Proposition que lors de la mise au point de ces indicateurs (annexe Harmonica) qui ont pour objectif de rapprocher les visions des scientifiques et des usagers (lissage versus pic) pour une

compréhension meilleure et partagée, soit ils seront disponibles pour les organismes nationaux qui recréeront alors des cartes de bruit, soit ils seront utilisés en complément par la CAMC
Proposition d'ajouter les bruits aériens en ce qui concerne la commune de Courtry

Actions menées ou à mener
Satisfaction qu'ait été relevé le caractère seulement indirect de l'impact du changement d'itinéraire des bus et de la réalisation du contournement nord de Courtry.
Intérêt d'intégrer la démarche « bruit » dans les actions de développement urbain : associer le prestataire en charge du PIG « Isolation thermique de l'habitat » (Pact Arim 77) et pour le CP, orienter l'urbanisation afin que soient créés ou préservés des zones de changement d'ambiance, par exemple par l'aménagement ou la réalisation de cheminements piétons, de placettes, etc.
Saisir les opportunités offertes par les réglementations sur des sujets connexes pour y valoriser les actions ayant un effet sur le bruit.
La loi Laure et ses orientations pour les PDU en faveur d'une réduction du trafic automobile et des aménagements de voirie est un exemple.
Plus globalement, s'inspirer des orientation et actions des documents applicables à une échelle territoriale supérieure et les décliner au niveau local.
Le plan de protection de l'atmosphère prévu dans la loi Laure, imposable aux entités de plus de 250.000hab, est devenu un outil complémentaire des plans de lutte contre le bruit.
Le Plan National Santé Environnement, décliné seulement en plan régional, propose des actions aisément transposables (voir annexe).

Appauvrissement du projet par manque de participation citoyenne
La consultation des seuls services n'a pas permis de repérer les situations les plus difficiles et les seules réponses un peu consistantes concernaient les bus, alors que la circulation avec ses problématiques d'engorgement et de stationnement est la préoccupation principale des habitants.
L'ouverture d'un couloir aérien au-dessus de Courtry concomitante à la fermeture du CEA a été ainsi omise.
Le manque d'interactivité du portail bruit qu'il est envisagé de créer dans le cadre des opérations de communication ne permettra pas qu'il remplisse les fonctions d'observatoire. L'existence d'autres portails en lien avec le bruit (voirie, … ?), interactifs, pourrait y suppléer, mais cela reste à vérifier.

Ambition
La zone calme est un alibi local pour supporter la pollution sonore générale. Ce qui doit être visé, c'est un territoire calme.
Les mesures correctrices ou préventives envisagées pour les zones les plus bruyantes sont à décliner sur l'ensemble de l'agglomération et en soignant les effets de seuil aux frontières administratives
Le bruit, dont les effets directs sur la santé et indirects sur tous les aspects de la vie quotidienne, éducation (attention diminuée), travail (fatigue supplémentaire), estime de soi (zones de bruit et zones de relégation lorsqu'elles se confondent) devrait être au même niveau de priorité que les gaz à effet de serre (eux-mêmes dangereusement réduits à seul CO2)

-o-o-o-o-

ADEQUA – Agir pour le Développement de la Qualité de la vie et du patrimoine sur les communes de l'actuelle CAMC et environs
Adhère à Nature Environnement 77, association agréée
Siège : 3 av. Arthur de Smet, 77500, Chelles – tél : 07.71.28.47.08
Mail : adequa@cadre-de-vie-chelles.fr – Site : adequa-cadredevie.fr

CAMC – PPBE – Comité de pilotage n°3 – mercredi 21 novembre 2012
Observation des participants au titre du Conseil Participatif

ANNEXES

HARMONICA
HARMOnised Noise Information for Citizens and Authorities
"Vers une information harmonisée sur le bruit pour les citoyens et les autorités"
Coordinateur : BruitParif – Partenaire : Acoucité

Constat :

- manque de connaissance et de compréhension des indicateurs
- les cartes de bruit ne reflètent pas la perception du public
- résultats des mesures acoustiques pas toujours faciles à comprendre
- déficit de résultats d'évaluation des actions de réduction du bruit

L'indice de bruit « grand public »
Expérimentation de 4 modèles d'indice :

- 2 basés sur 3 paramètres : bruit de fond (LA90), dynamique (LA10-LA90), événements venant perturber la calme (I>55dB (A)
- 1 basé sur les événements calmes (valoriser les événements inférieurs au L90)
- 1 basé sur les « temps de qualité » (durée de non dépassement de certains seuils)

Sélection du meilleur indice début 2013

Santé Environnement – 2èmePlan national 2009/2013
Fiche 11 – Diminuer l'impact du bruit

Action 37 – Intégrer la lutte contre le bruit dans une approche globale
Veiller à la qualité acoustique des bâtiments neufs
Prendre en compte la qualité acoustique des bâtiments dans le cadre des rénovations
Concentrer les moyens d'intervention sur des zones homogènes touchées par le bruit (…) et examiner l'articulation des subventions bruit avec les autres aides …

Action 38 – Renforcer la police du bruit
En évaluant l'application de la circulaire du 23 mai 2005 relative à la mise en œuvre du plan national d'action contre le bruit
En formant les personnels

Action 39 – Se doter d'outils permettant d'appréhender l'impact sanitaire du bruit
Réaliser un bilan de l'exposition au bruit et évaluer l'impact sanitaire et économique
Développer les observatoires du bruit dans les grandes agglomérations, selon des modalités à l'initiative des autorités locales concernées
Mettre en place un cahier des charges des observatoires