



Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement (PPBE)

SANNNOIS

Le présent document, Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, a été mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois, du 15 septembre 2012 au 15 novembre 2012, conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Sommaire

1. Contexte	5
1.1. Contexte réglementaire	5
1.2. Présentation du territoire	7
1.2.1. Situation géographique	7
1.2.2. Superficie et population	7
1.2.3. Habitat	7
1.2.4. Infrastructures	8
1.2.5. Projets et objectifs d'aménagement	8
1.3. Méthode d'élaboration du PPBE	10
1.3.1. Organisation au sein du territoire	10
1.3.2. Coopération entre services au sein de la commune	10
1.3.3. Outils à disposition	10
1.3.4. Identification des acteurs	10
1.3.5. Méthode d'identification des enjeux	10
1.3.6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires	10
1.3.7. Proposition de plan d'actions	10
1.3.8. Méthode de consultation du public	11
1.3.9. Publication du PPBE	11
2. Identification des enjeux	12
2.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit	12
2.1.1. Exposition par tranches de niveaux sonores	13
2.1.2. Identification des zones de dépassement des VL et tableaux des populations et établissements sensibles au-dessus des seuils	15
2.2. Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire	15
2.3. Location et hiérarchisation des zones bruyantes	15
2.3.1. Critères de hiérarchisation des enjeux	15
2.3.2. Bruit routier	17
2.3.3. Bruit ferré	20
2.3.4. Bruit aérien	22
2.3.5. Bruit industriel	23

2.3.6. Synthèse des enjeux	23
2.4. Location et hiérarchisation des zones de calme à préserver	24
2.4.1 Définition	24
2.4.2 Méthodologie de définition des zones calmes potentielles	24
3. Plan d'actions	25
3.1. Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur	25
3.1.1. SDRIF, SCOT et POS	26
3.1.2. PDU et PLD	27
3.1.3. PLH	27
3.2. Actions sur le bruit routier	28
3.2.1 Traitement des zones à enjeu du réseau départemental ou national	28
3.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal	29
3.3. Actions sur le bruit ferré	33
3.3.1. Traitement des zones à enjeu du réseau ferroviaire.....	33
3.4. Actions sur le bruit aérien	35
3.4.1. Traitement des zones impactées par le bruit aérien des aéroports de Paris-CDG, Paris-Le Bourget	34
3.5. Autres actions de lutte contre le bruit	34
3.6. Actions de préservation des zones calmes	34
3.7. Actions d'amélioration des connaissances et de suivi	35
3.8. Suivi du plan d'actions	35
4. Annexes	37
4.1. Glossaire	37
4.1.1. Indicateurs Lden et Ln	37
4.1.2. Point Noir de Bruit	37
4.1.3. Zones de protection de la nature	38
4.1.4. Projets d'aménagement	39
4.2. Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique	40
4.3. Résumé non technique	41
4.3.1. Résumé textuel	42

4.3.2. Reporting Commission Européenne 43

1. Contexte

1.1. Contexte réglementaire

La Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes stratégiques du bruit et de plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

L'ambition de la Directive est aussi de garantir une information des populations sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La Directive européenne 2002/49/CE a été transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement.

Ainsi, les unités urbaines de plus de 250 000 habitants – c'est le cas de l'agglomération parisienne – doivent faire l'objet, au titre de la première échéance de la Directive, d'une cartographie stratégique du bruit établie par les autorités compétentes en la matière (l'échéance était fixée au 30 juin 2007) puis d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (l'échéance était fixée au 18 juillet 2008), deux productions à réviser ensuite au minimum tous les 5 ans.

Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, et communal.
- Les infrastructures de transport ferroviaire.
- Les infrastructures de transport aérien, à l'exception des trafics militaires.
- Les activités bruyantes des installations classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

Les sources de bruit liées aux activités humaines, à caractère localisé, fluctuant ou aléatoire ne sont pas visées par la Directive. L'intégration d'autres sources de bruit dans la phase de cartographie comme de plan d'actions est laissée à l'entière discrétion des autorités compétentes.

Les articles R. 572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Les autorités compétentes ainsi que les échéances pour la mise en œuvre de la directive européenne à l'échelle de l'Ile-de-France sont récapitulées dans le tableau ci-dessous.

Territoires concernés		Grandes infrastructures sur toute l'Île-de-France	Territoire de l'agglomération parisienne
			
Étape 1 Cartographie	Échéance	30 juin 2007 Puis tous les 5 ans	30 juin 2007 Puis tous les 5 ans
	Autorités compétentes	Préfets de département	Communes ou EPCIS* compétents au sein du territoire de l'agglomération : soit 254 autorités compétentes (au 1 ^{er} janvier 2009)
Étape 2 PPBE*	Échéance	18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans	18 juillet 2008 Puis tous les 5 ans
	Autorités compétentes	Gestionnaires des infrastructures : Services de l'État, sociétés d'autoroute... pour le réseau national, Départements pour le réseau départemental Communes ou EPCIS* pour le réseau communal, RFF et RATP pour le réseau ferroviaire, Services de l'État pour les aéroports.	Communes ou EPCIS* compétents au sein du territoire de l'agglomération

*PPBE : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

*EPCIS : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

Pour une collectivité territoriale, l'objectif du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est principalement d'optimiser sur un plan technique, stratégique et économique les actions à engager afin d'améliorer les situations critiques (situations où la population est exposée potentiellement à des dépassements des valeurs limites – cf tableau ci-dessous), préserver la qualité des endroits remarquables et prévenir toute évolution prévisible du bruit dans l'environnement, et ce à l'échelle globale de son territoire.

L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

	Aérodrome	Route et/ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

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

1.2. Présentation du territoire

1.2.1. Situation géographique

SANNOIS est une commune située dans la région Île-de-France, dans le département du Val d'Oise. Elle est limitrophe avec les communes d'Argenteuil, de Cormeilles-en-Parisis, de Franconville, d'Ermont et de Saint Gratien. Sa situation géographique à l'entrée de la Vallée de Montmorency sur la sortie nord ouest de Paris, en fait un lieu de passage privilégié vers Pontoise, le Vexin et la haute Normandie

Sannois compte 7 quartiers, Centre Ville Bel-Air, Voltaire, Pasteur, Loges-Gambetta, Gaston Ramon, Gare, Moulin.

Ce site est caractérisé par une plaine adossée à une butte, délimitée par la rue d'Argenteuil, l'autoroute A15 et la rue de l'Ermitage. Cette butte peu urbanisée fait l'objet de mesure de sauvegarde par l'instauration d'une servitude d'espaces boisés classés et la mise en œuvre, à l'initiative du département du Val d'Oise, d'un périmètre d'Espaces Naturels Sensibles.

Le territoire communal présente donc deux terroirs, la plaine au nord de l'autoroute A 15 et la butte au sud. La plaine appartient à l'unité plus vaste dénommée « Vallée d'Enghien-Montmorency » entre 50 et 65m NGF. La Butte de Sannois fait partie du massif dit « du Parisis » qui culmine à 165-170 m NGF.

Afin de partir à la découverte des quartiers anciens, des constructions nouvelles et surtout des coins champêtres, un circuit pédestre a été aménagé à travers Sannois, menant les promeneurs jusqu'au Moulin au sommet de la Butte, d'où ils pourront admirer par temps clair le point de vue sur la capitale. La butte boisée de Sannois est un lieu de promenade ou de pique-nique.

Le parc Schlumberger situé sur la « route stratégique entre Sannois et Montigny les Cormeilles est un lieu de promenade de onze hectares comprenant des aires de jeux, un parc boisé, des jardins, etc...

L'Association « Découverte et Connaissance de la Nature 95 » a créé en 1985 sur un terrain de la Ville le jardin Botanique des plantes médicinales. Ce jardin de 600 m² est tracé d'allées et planté de 270 plantes médicinales.

2050 pieds de vigne ont été plantés en 2003 sur un terrain régional de 3000 m², orienté au sud, à l'emplacement d'un vignoble déjà existant en 1900. Ce site s'inscrit dans l'Espace Naturel Sensible des Buttes du Parisis qui a vocation à mettre en valeur la ceinture verte du Nord-Ouest de Paris.

Le vignoble est un complément touristique du Moulin historique de Sannois. Il permet une mise en valeur du site en préservant notamment la richesse du panorama.

1.2.2. Superficie et population

La superficie de SANNOIS s'étend sur 477 hectares soit 0,38 % du territoire départemental du Val d'Oise. La commune compte au dernier recensement 26 548 habitants. La population de Sannois est plutôt jeune, connaissant une croissance continue (+5,5 % en 10 ans).

1.2.3. Habitat

La construction a été particulièrement active dans les années 1975/1981, et s'est maintenue, de 1982 à 1991, au rythme d'une moyenne de 163 logements neufs mis en service chaque année. A l'inverse la période de 1992/1994 a connu un fort ralentissement, en moyenne 75 logements par an ont été achevés. La période 1995/98 a vu le rythme encore baissé avec une moyenne de 37 par an.

En moyenne 70 logements ont été construits par an sur la période 2005-2009.

Le parc immobilier de Sannois est constitué de 10 814 logements, soit une évolution de 3.54% depuis 1999. Parmi ces logements il y a 34.45% de maisons et 64.33% d'appartements. Environ 54.63% des habitants sont propriétaires et 42.90% sont locataires (données INSEE 2008)

Le centre de ville de Sannois va connaître d'importants changements dans les années à venir afin de répondre aux attentes des habitants.

Tout d'abord l'un des premiers projets consiste en la construction d'un immeuble d'habitations, rue Jean Mermoz. C'est un immeuble de trois étages plus combles comprenant 43 logements. Le permis a été accordé en septembre 2011.

La commune a souhaité mettre en place une commission extra municipale afin d'associer les sannoisiens à la réflexion de l'élaboration d'un plan global d'aménagement pour le centre-ville. Plusieurs thèmes sont abordés :

- Améliorer le stationnement et les transports : agrandissement du parking Cyrano, favoriser les transports en commun.
- Relancer l'attractivité du commerce et des bureaux : aménagement de la place du marché, rendre « Monoprix » plus attrayant (devanture, accès).
- Repenser les équipements publics pour répondre aux nouveaux besoins :
 - Agrandissement de la médiathèque,
 - Restructuration du Centre Cyrano,
 - Réaffectation des locaux de l'ancienne poste, réaffectation des locaux de l'ancienne halte-garderie.
 - Aménagement d'une plaine des sports dotée de trois courts de tennis couverts supplémentaires avec tribunes, trois studios pour gardiens et professeurs de tennis, un parking extérieur de 100 places devant la piscine.
- Envisager de nouveaux équipements : construction d'une maison de retraite médicalisée, maison de retraite pour personnes âgées handicapées,
- Afin d'améliorer le cadre de vie des habitants, les travaux de résidentialisation se poursuivent dans différents quartiers de la ville.
- D'importants travaux de rénovation des bâtiments de la résidence du Moulin Vert sont en cours et portent sur l'isolation, le changement des huisseries, la réfection des parties communes et la sécurisation des accès et des parkings. La commune travaille sur un projet de restructuration de l'espace commercial qui s'accompagnera de nouveaux logements sociaux et en accession à la propriété.
- La résidence « Les Buissons » a fait l'objet d'un vaste programme de rénovation, avec la création de nouveaux espaces collectifs, aires de jeux pour les enfants et adolescents, remise aux normes des logements

Développement économique :

- Des commerces avenue de la Sabernaude. Cet axe principal serait aménagé à l'angle de la rue des Loges afin d'accueillir les commerces situés actuellement mail Paul Verlaine ainsi qu'une supérette, des professions de santé et de services.
- Aménagement du quartier de la gare. Il est envisagé d'amener des commerces et sociétés de services du côté de la rue du Maréchal Foch.
- Implantation d'un supermarché Lidl boulevard Gabriel Péri ainsi qu'un supermarché Drive.

Orientations en termes de développement des transports en commun :

La commune souhaite encourager le report modal vers les transports en commun. Dans cet objectif, elle envisage d'assurer des liaisons performantes vers les différentes lignes ferrées et garantir de bonnes liaisons entre les lieux d'habitat et les principales centralités de Sannois et des communes voisines.

La commune a réalisé une étude multimodale de circulation et de stationnement. Dans le cadre de cette étude, la municipalité a travaillé avec les différents acteurs des transports collectifs sur la région parisienne, tels que STIF, cars Lacroix, RATP et TVO.

1.3. Méthode d'élaboration du PPBE

1.3.1. Organisation au sein du territoire

La commune de Sannois a élaboré le projet de PPBE en interne. Son rôle dans la gestion du projet a été celui de pilote. Il y a eu mise en place de groupes de travail thématique. La commune a participé à une réunion de formation, a bénéficié du programme d'accompagnement et des supports mis en place par Bruitparif.

1.3.2. Coopération entre services au sein de la commune ou coopération intercommunale

Afin de réaliser ce PPBE, SANNOIS s'est appuyée en interne sur les compétences des services de la commune.

1.3.3. Outil à disposition

Afin d'établir ce PPBE, SANNOIS a utilisé la plateforme web SIG de Bruitparif mise à disposition et le SIG interne à la collectivité.

1.3.4. Identification des acteurs

Avant d'établir son PPBE, la commune s'est dotée d'une bonne connaissance des différents acteurs susceptibles d'être impliqués dans la lutte contre le bruit et a identifié l'articulation de leurs compétences, de leurs responsabilités et de leurs actions.

1.3.5. Méthode d'identification des enjeux

Afin d'identifier les enjeux bruit sur son territoire, la commune s'est basée sur les cartes de bruit stratégiques, sur les éléments de diagnostics complémentaires mis à disposition par Bruitparif.

1.3.6. Collecte des informations sur les Points Noirs de Bruit, les actions réalisées ou prévues par les gestionnaires

Afin de collecter les informations concernant les PNB routiers et ferrés sur son territoire, ainsi que les actions passées ou à venir pour les résorber, la commune de SANNOIS a adressé un courrier le 25/04/2012 à chaque gestionnaire d'infrastructures traversant son territoire. Les doubles de ces courriers ainsi que les réponses figurent en annexe de ce projet de PPBE.

1.3.7. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action sera axé principalement autour de :

- La réduction du bruit routier communal via des actions de réduction de la vitesse, maîtrise du trafic, changement de revêtement de chaussée, limitation de la propagation, isolement de façade de bâtiments,
- De la délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver,
- La précision des autres axes forts du plan d'actions

1.3.8. Méthode de consultation du public

Ce document ainsi que toutes les cartographies du bruit des grandes infrastructures de transport terrestres sont consultables sur le site internet de la commune de SANNOIS à partir du 15/09/2012. Les cartes de bruit ne sont cependant pas toutes reprises dans le présent document.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de SANNOIS est porté à la consultation du public du 15/09/2012 au 15/11/2012, accompagné d'un registre ouvert en Mairie Place du Général Leclerc, département Urbanisme 1^{er} étage de 8h30 à 12 h et de 13h30 à 14h, ainsi que sur le site internet de la commune.

A la suite de la consultation du projet de PPBE par le public, une synthèse des observations recueillies sera établie et transmise, le cas échéant, aux gestionnaires des différentes infrastructures qui répondront aux remarques en ce qui les concerne, et en tiendront compte éventuellement dans l'établissement de leur PPBE.

Si la consultation du public ne remet pas fondamentalement en cause le projet de PPBE tel que présenté, le document final regroupera une synthèse de ces observations et les réponses qui auront été apportées par les différents gestionnaires d'infrastructures.

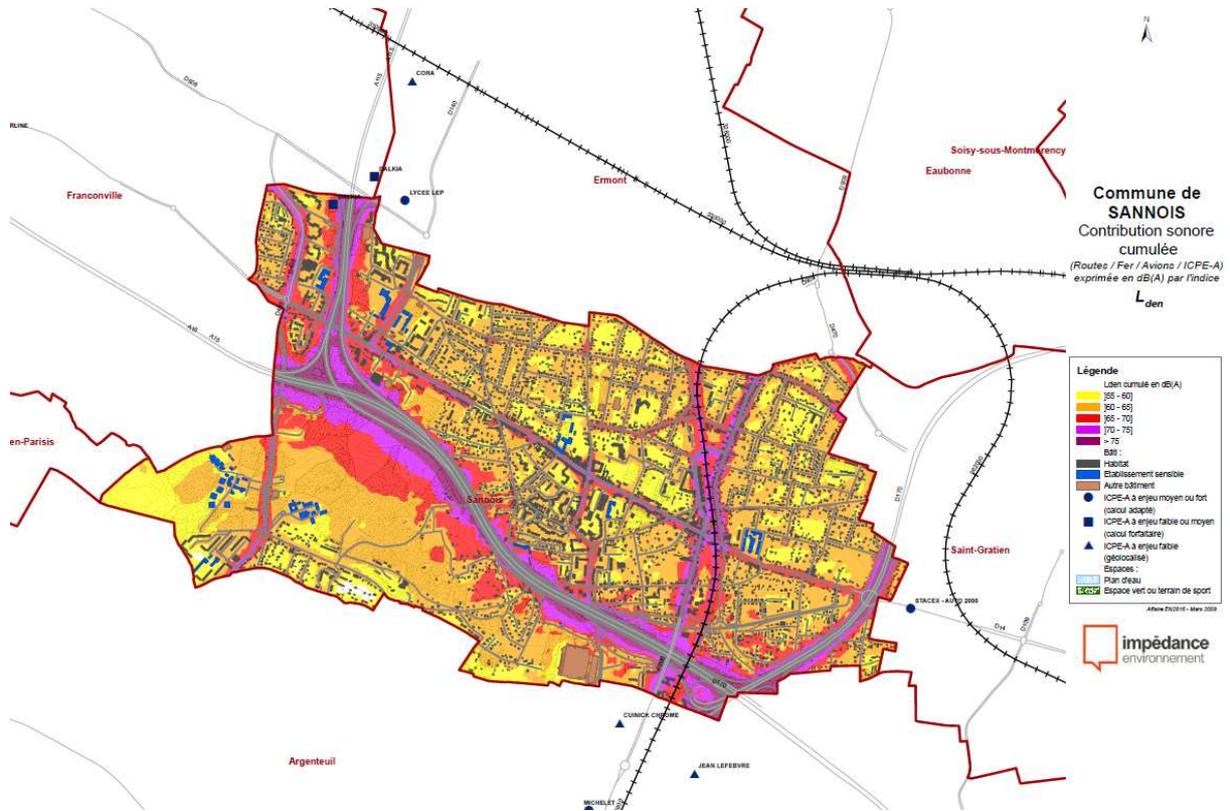
1.3.9. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la commune de SANNOIS, qui sera arrêté par délibération du conseil municipal puis transmis au Préfet du département du Val d'Oise rendu consultable sur le site internet de la commune.

Il sera également transmis pour information à Bruitparif afin que celui-ci puisse tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Île-de-France.

2. Identification des enjeux

2.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit



2.1.1. Exposition par tranches de niveaux sonores

Tableau de répartition des populations par classe d'exposition aux sources de bruit

SYNTHESE DES CLASSES D'EXPOSITION AU BRUIT DE LA POPULATION

Commune SANNNOIS

Population : 26 548

Nombre d'habitants exposés au bruit

Classes d'exposition - Lden		Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs	
Période 24h		Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population exposée									
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)		11316	43%	199	1%	0	0%	0	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)		5726	22%	30	0%	0	0%	0	0%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)		989	4%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 70 dB(A) et 75 dB(A)		120	0%	0	0%	0	0%	0	0%
A plus de 75 dB(A)		20	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total			68%		1%		0%		0%

Classes d'exposition - Ln		Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs	
Période nocturne		Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population exposée									
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)		5693	21%	66	0%	0	0%	0	0%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)		1654	6%	13	0%	0	0%	0	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)		116	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)		20	0%	0	0%	0	0%	0	0%
A plus de 70 dB(A)		0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total			28%		0%		0%		0%

Tableau de répartition des populations par classe d'exposition au bruit total

Période 24h	Bruit global	
Population exposée	Nb	%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	11515	43%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	5756	22%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	989	4%
Entre 70 dB(A) et 75 dB(A)	120	0%
A plus de 75 dB(A)	20	0%
Total		69%

Classes d'exposition - Ln	Bruit global	
Période nocturne	Nb	%
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	5759	22%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	1667	6%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	116	0%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	20	0%
A plus de 70 dB(A)	0	0%
Total		28%

Contribution des sources à l'exposition au bruit de la population - Lden - Situation de référence

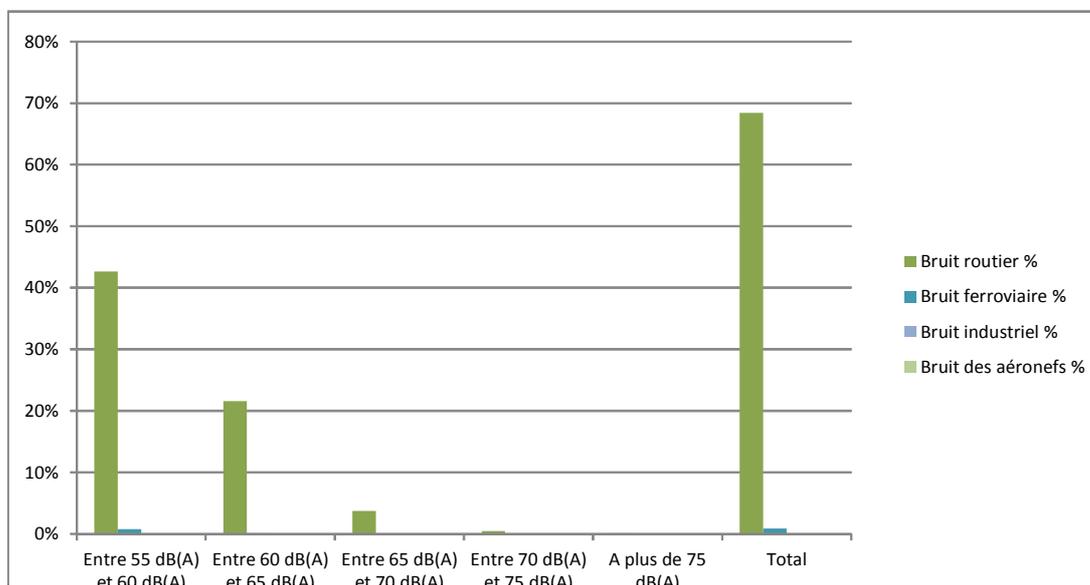


Tableau de synthèse des classes d'exposition au bruit pour les établissements sensibles

Classes d'exposition - Lden

Période 24h	Bruit global		
	Scolaire	Santé	Total
Bâtiment exposé			
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	4	0	4
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	3	0	3
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	2	0	2
Entre 70 dB(A) et 75 dB(A)	0	0	0
A plus de 75 dB(A)	0	0	0
Total	9	0	9

Classes d'exposition - Ln

Période nocturne	Bruit global		
	Scolaire	Santé	Total
Bâtiment exposé			
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	3	0	3
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	1	0	1
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	0	0	0
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	0	0	0
A plus de 70 dB(A)	0	0	0
Total	4	0	4

2.1.2. Identification des zones de dépassement des VL et tableaux des populations et établissements sensibles au-dessus des seuils

SYNTHESE DES DEPASSEMENTS DES VALEURS LIMITES

Commune : SANNOIS

Population : 6548

Etablissements sensibles : 9

Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites

	Bruit routier	ruit ferroviai	ruit industriel	ruit de aérone
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	330			
Nb de bâtiments d'enseignement	0			
Nb de bâtiments de santé	0			

Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60
Nb d'habitants	53		
Nb de bâtiments d'enseignement	0		
Nb de bâtiments de santé	0		

2.2. Autres éléments de diagnostic sur les nuisances sonores du territoire -

<http://www.ville-sannois.fr/content/cartographie-du-bruit>

2.3. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

2.3.1. Critères de hiérarchisation des enjeux

- **Utilisation d'un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit**

Afin de tenir compte de l'ensemble des expositions aux différentes sources de bruit et de hiérarchiser les enjeux, Bruitparif a construit pour le territoire de l'agglomération parisienne un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit sur lequel la commune s'est appuyée afin de déterminer les zones à enjeux du territoire de SANNOIS.

Cette méthode consiste à affecter, pour chaque source de bruit, un coefficient à chaque bâtiment, en fonction:

- du niveau de dépassement par rapport à la valeur seuil (amplitude de dépassement)
- du fait que les valeurs seuils sont dépassées uniquement pour un indicateur (Lden ou Ln) ou pour les deux indicateurs (Lden et Ln)
- du nombre d'habitants potentiellement exposés (population du bâtiment).

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les valeurs limites se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur

seuil et la valeur seuil + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ». Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur Lden et Ln se verra attribué un coefficient « 4 ».

Méthode pour chaque source de bruit et chaque indicateur, affectation d'un coefficient à chaque bâtiment :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (Lden ou Ln)	Coefficient
Niveau < VL*	0
VL* <= Niveau < VL*+5	1
Niveau >= VL*+5	2

VL = valeur limite donnée par la Directive Européenne 2002/49/CE

Précision pour le bruit aéronaf

Comme la réglementation n'a pas prévu de valeur-seuil pour l'indicateur Ln concernant le bruit des aéronefs, une méthode spécifique a été déployée pour ce sous-indice, qui est la suivante :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (Lden)	Coefficient
Niveau < VL*	0
VL* >= Niveau > VL*+5	1
VL*+5 >= Niveau > VL*+10	2
Niveau >= VL*+10	4

Par multiplication du coefficient ainsi obtenu et de la population du bâtiment, on obtient ainsi un sous-indice par source de bruit pour chaque bâtiment.

Sous-indice pour une source de bruit	Coefficient x Population au bâtiment
--------------------------------------	--------------------------------------

La sommation pour un même bâtiment des différents sous-indices ainsi calculés pour le bruit routier, le bruit ferré et le bruit aérien permet de calculer un indice agrégé.

Indice agrégé	sous-indice route + sous-indice fer + Sous-indice avion
----------------------	--

Exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour un bâtiment de 3 habitants exposé à 3 sources de bruit :

Exemple pour un bâtiment de 3 habitants exposé à :	VL	Coefficient affecté		indice par source
70dB(A) en Lden pour le bruit routier	68	1 x 3 hbts = 3	+	3
58 dB(A) en Ln pour le bruit routier	62	0 x 3 hbts = 0		
79 dB(A) en Lden pour le bruit ferroviaire	73	2 x 3 hbts = 6	+	9
66 dB(A) en Ln pour le bruit ferroviaire	65	1 x 3 hbts = 3		
52 dB(A) en Lden pour le bruit des aéronefs	55	0 x 3 hbts = 0	+	0
Indice agrégé =		4 x 3 hbts	=	12

Afin d'obtenir une vision globale sur un territoire, il est possible de sommer ces indices disponibles au niveau de chaque bâtiment au sein d'une emprise plus large, comme un axe de transport ou au niveau d'un maillage régulier. Les valeurs de l'indice agrégé par maille (nid d'abeille) de 100 m de large ont été pré-calculées par Bruitparif à partir des données des cartes stratégiques du bruit et des données de population estimées au bâtiment. Les résultats sont disponibles au sein de l'espace Web-SIG de Bruitparif et ont été utilisés pour la phase de hiérarchisation des enjeux.

2.3.2. Bruit routier

Pour le bruit routier, les dépassements potentiels des valeurs limites sont identifiés aux abords des routes suivantes :

Autoroutes : A 15 – A 115

Nationales : RN 170 - BIP

Départementales : boulevard Charles de Gaulle (RD 14) route du Fort (RD 122) Avenue Damiette (RD 192) avenue de la Sabernaude (RD 401) boulevard du Maréchal de Lattre de Tassigny (RD 403) boulevard de l'Entente (RD 470) rue du Maréchal Foch (RD 909)

Voies communales : rue de Saint Gratien, rue du Maréchal Joffre

Dépassement des valeurs seuils pour le bruit routier en Lden

Valeur seuil 68 décibels

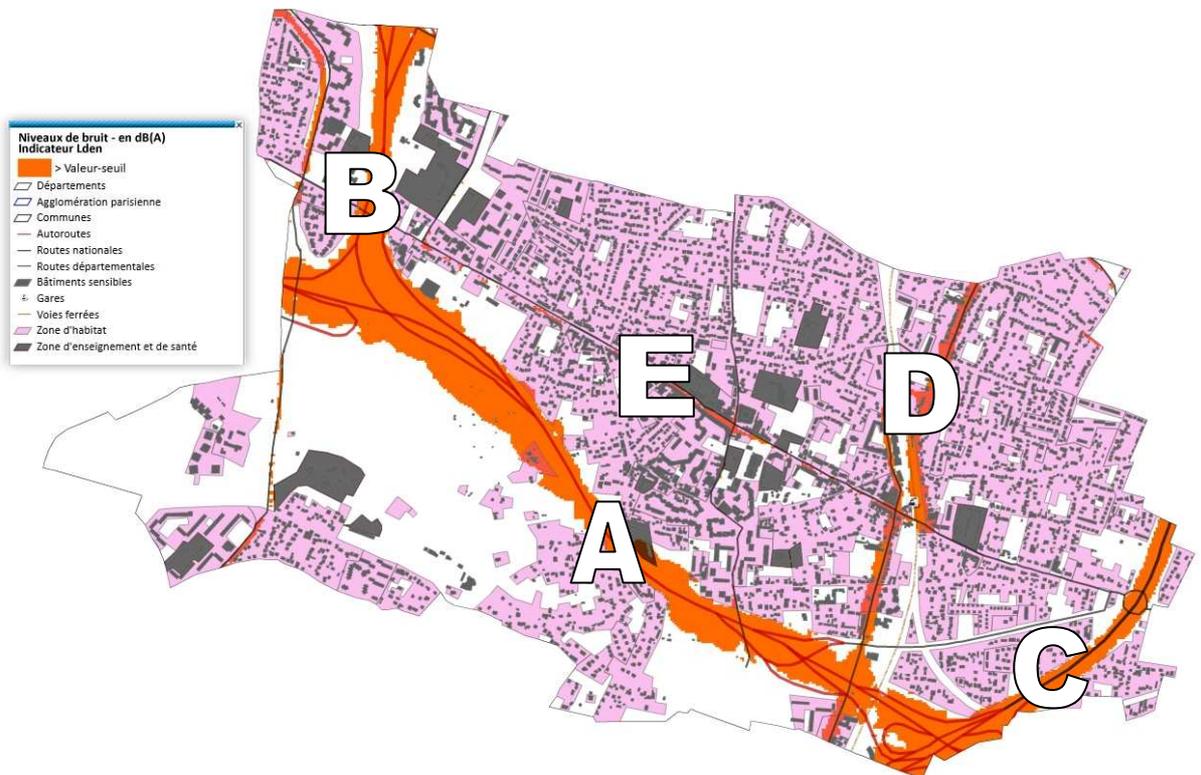


Dépassement des valeurs seuils pour le bruit routier en Ln



Au sein de ces zones de dépassement des valeurs limites le long du réseau routier, des secteurs à enjeux apparaissent car comprenant des habitations et des établissements sensibles.

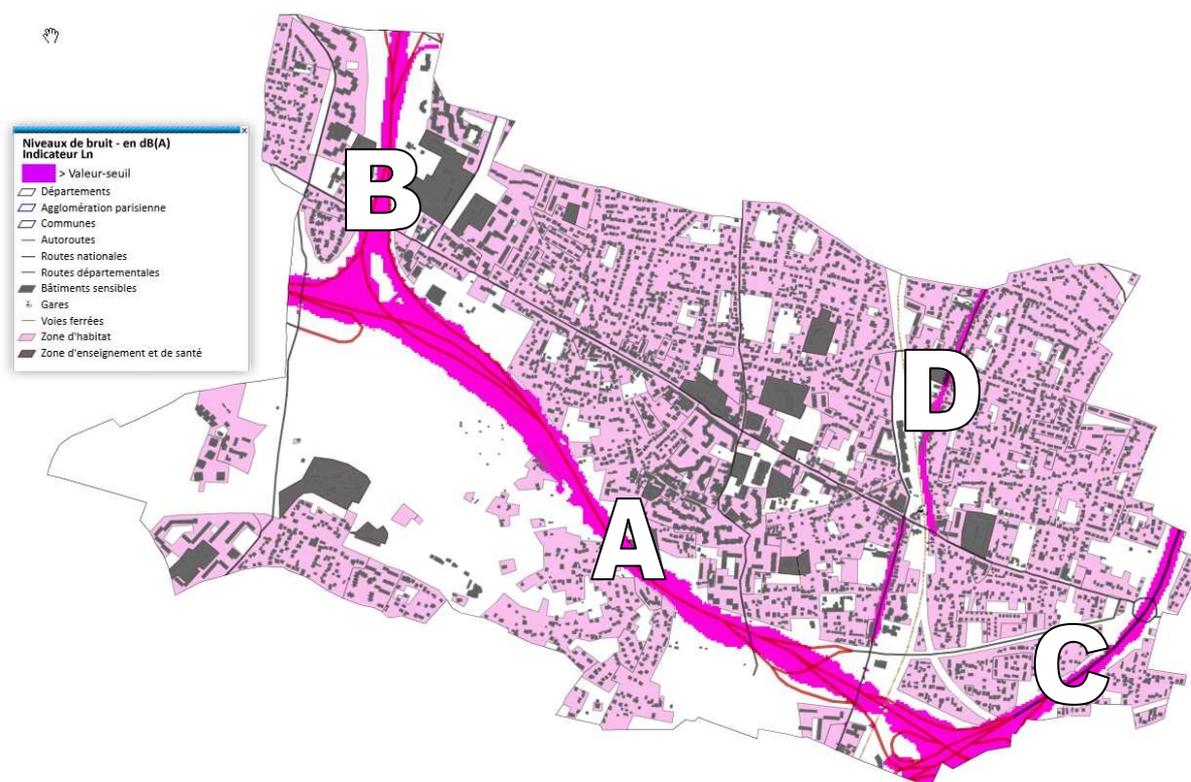
Identification de zones enjeux pour le bruit routier de votre territoire en Lden



Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de Grandeur de la population impactée	Hiérarchisation des zones
A. Autoroute A15 (1 bâtiment sensible)	Etat	100 à 250	2
B. Autoroute A115 (4 bâtiments sensibles)	Etat	100 à 250	1
C. Boulevard Intercommunal du Parisis	Etat	100 à 250	3
D. Rue du Marechal Foch (2 bâtiments sensibles)	CG	50 à 100	4
E. Boulevard Charles de Gaulle et boulevard Gambetta (2 zones) (1 bâtiment sensible)	CG	50 à 100	5

Identification de zones enjeux pour le bruit routier de votre territoire en Ln



Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Ln

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de Grandeur de la population impactée	Hiérarchisation des zones
A. Autoroute A15	Etat	100 à 250	2
B. Autoroute A115	Etat	100 à 250	1
C. Boulevard Intercommunal du Parisis	Etat	100 à 250	

L'utilisation des données d'indice agrégé par maille permet dans une certaine mesure de hiérarchiser les secteurs à enjeu préalablement listés et d'établir une liste de priorité.

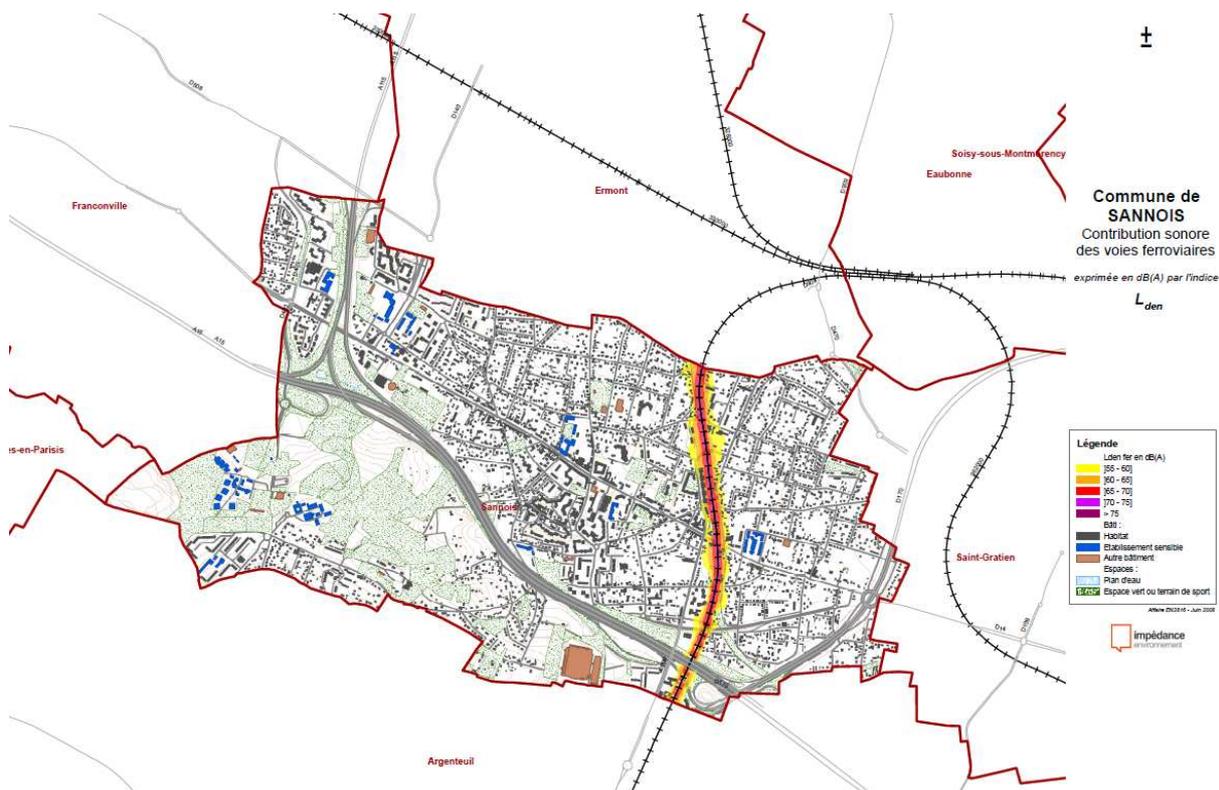
Synthèse des zones à enjeux pour le bruit routier par ordre de priorité

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de grandeur de population impactée
Autoroute A 115	ETAT	100 à 250
Autoroute A 15	ETAT	100 à 250
Boulevard Intercommunal du Parisis	ETAT	100 à 250

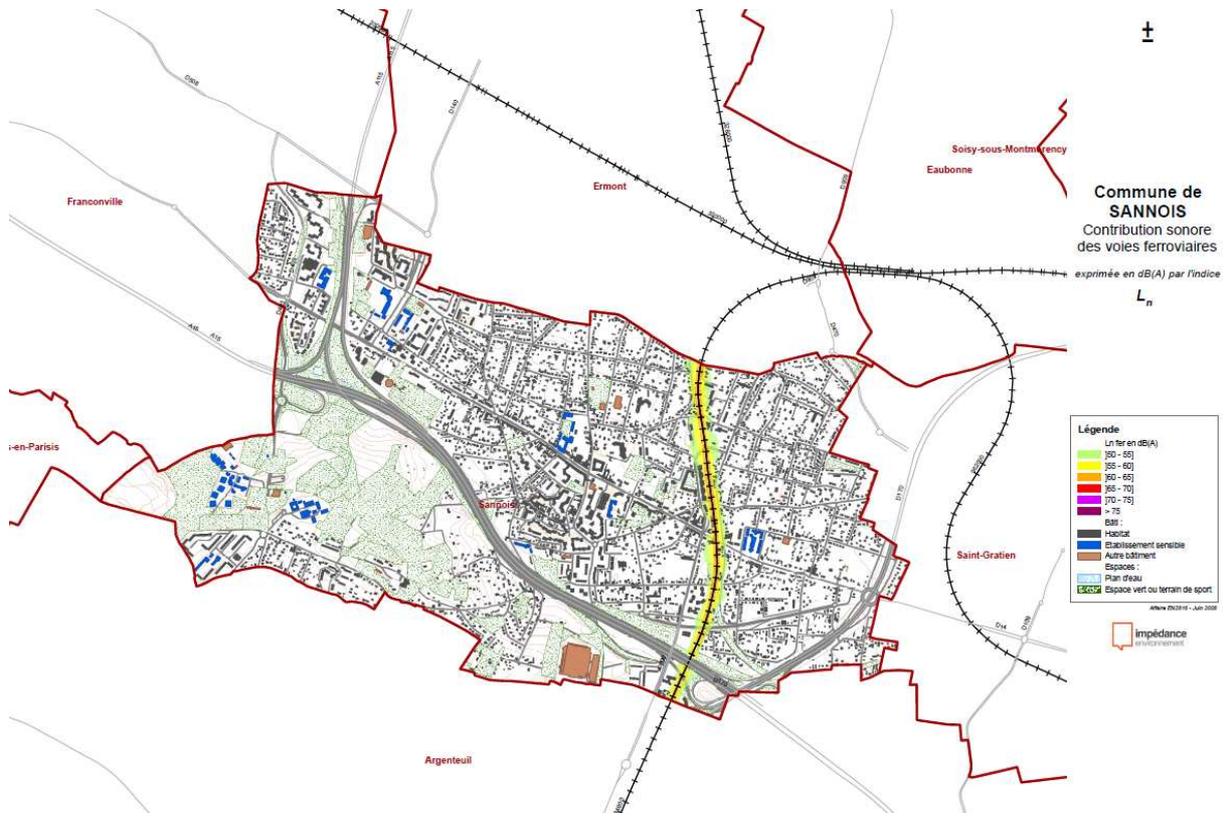
2.3.3. Bruit ferré

La(les) ligne(s) ferroviaire(s) traversant la commune n'engendre pas de dépassements potentiels des valeurs limites pour l'indicateur Lden et pour l'indicateur Ln.

Carte bruit ferré en Lden



Carte bruit ferré en Ln



2.3.4. Bruit aérien

Plusieurs documents de référence peuvent être utilisés pour déterminer les secteurs à enjeu en termes de bruit aérien :

- Tout d'abord le Plan de Gêne Sonore. Il s'agit d'un plan qui délimite des zones dans lesquelles les riverains peuvent bénéficier d'une aide à l'insonorisation de leur logement. Cette aide ne peut être allouée que sous certaines conditions. Seuls les 12 principaux aéroports sont dotés d'un PGS.

En Ile-de-France, 3 aéroports sont dotés d'un PGS : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget.

Le PGS est établi sur la base du trafic estimé et des procédures de circulation aérienne applicables l'année qui précède l'établissement du plan. Il comporte trois zones délimitées par des courbes correspondant à des indices Lden calculés :

- la zone 1 dite de très forte nuisance comprise à l'intérieur de la courbe d'indice Lden 70
- la zone 2 dite de forte nuisance, entre la courbe d'indice Lden 70 et Lden 65
- la zone 3 dite de nuisance modérée inclut entre la courbe d'indice Lden 65 et Lden 55

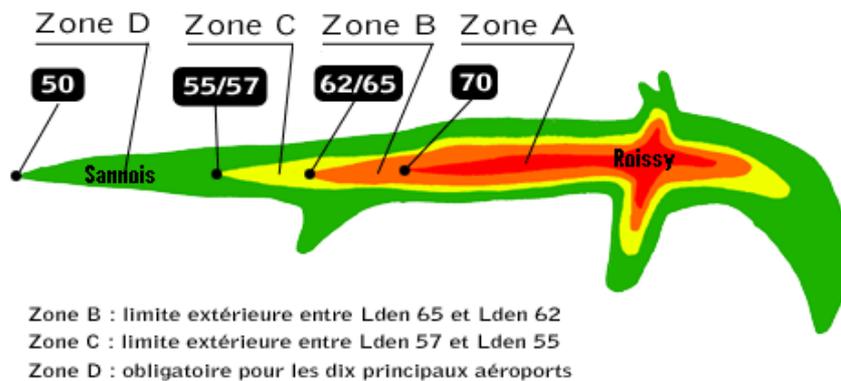
La commune n'est pas concernée par le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, qui a été approuvé par arrêté préfectoral le 12 juillet 2004.

La commune de Sannois étant située en dehors de la zone 3 du PGS, elle ne connaît pas a priori de dépassement de la valeur limite dû au bruit du trafic aérien (55 dB(A) en Lden).

- Ensuite, les Courbes d'Environnement Sonore (CES) qui sont établies chaque année, en utilisant le même logiciel que pour l'établissement des PGS et des PEB par Aéroports de Paris, mais sur la base du trafic et des conditions de circulation de l'année précédente. Les données relatives à l'année 2009

(CES 2009) ont été transmises par ADP avec l'accord de la DGAC à Bruitparif pour les besoins de la cartographie stratégique du bruit et sont disponibles au sein de l'espace Web-SIG de Bruitparif. L'utilisation de ces courbes permet d'avoir une évaluation plus récente des niveaux sonores que les courbes du PGS pour Paris-Orly et Paris-CDG dont le PGS date de 2004.

- Enfin le Plan d'Exposition au Bruit. Il s'agit d'un document qui vise à interdire ou limiter les constructions pour ne pas augmenter les populations soumises aux nuisances. Il anticipe à l'horizon 15/20 ans le développement de l'activité aérienne, l'extension des infrastructures et les évolutions des procédures de circulation aérienne. Il comprend un rapport de présentation et une carte à l'échelle du 1/25 000 qui indique les zones exposées au bruit. L'importance de l'exposition est indiquée par les lettres A, B, C, ou D.
 - Zone A : Exposition au bruit très forte
 - Zone B : Exposition au bruit forte
 - Zone C : Exposition au bruit modérée
 - Zone D : Exposition au bruit faible



Le dernier PEB de Paris-CDG date du 3 avril 2007.

La commune est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, elle se trouve en zone D de ce PEB.

2.3.4 Bruit industriel

Huit Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE A) ont été référencées sur les territoires alentours de Sannois. D'après les données fournies par la DRIEE, les ICPE soumises à Autorisation situées sur les communes alentours de Sannois ont un impact faible à modéré, 4 d'entre elles ont un impact moyen ou fort.

2.3.5 Synthèse des enjeux par type et ordre de priorité

Carte de synthèse des zones à enjeux par type et par ordre de priorité



Synthèse des zones à enjeux par ordre de priorité pour l'ensemble des sources de bruit

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Indice de population impactée	Hierarchisation des zones
A. Autoroute A 115	ETAT	100 à 250	1
B. Autoroute A 15	ETAT	100 à 250	2
C. Boulevard Intercommunal du Parisis	ETAT	100 à 250	3

Les niveaux de bruit supérieurs aux seuils viennent d'infrastructures n'appartenant pas à la commune (autoroute, voies départementales, voie ferrée)

2.4. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver

2.4.1. Définition

Les zones calmes sont définies dans l'article L572-6 du Code de l'Environnement comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte-tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Si le critère acoustique est fondateur dans la notion de zone calme, il ne s'agit pas pour autant de désigner comme « zone calme », tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. La définition d'une zone calme fait également appel à d'autres critères, d'ordres plus qualitatifs ou urbanistiques.

Lieux dédiés au repos, à la détente, les zones calmes véhiculent une fonction d'agrément. Plus concrètement, ces espaces pourraient être qualifiés non seulement par :

- un environnement acoustique singulier (niveau de faible pression acoustique, distinction aisée des sons, présence de sons appréciés : sons naturels, humains) ;
- et plus largement un cadre agréable sur le site et ses pourtours, révélateur d'une certaine ambiance urbaine (absence d'activités industrielles, mobilier urbain propice à la détente et aux relations sociales) ou d'un espace naturel remarquable (forêt, grand parc...).

2.4.2. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

Une première sélection de « zones calmes potentielles » peut être réalisée sur la base de l'application d'un critère acoustique assez simple, par exemple la sélection des zones où le niveau sonore toutes sources confondues (selon l'indicateur Lden ou selon un indicateur de niveau moyen pendant la période de fréquentation potentielle de l'espace) est inférieur à un certain seuil.

Ainsi l'application d'un seuil de 55 dB(A) en Lden sur le territoire de l'Île-de-France permet déjà de révéler, au regard uniquement des sources de bruit ayant fait l'objet de la cartographie, les zones potentiellement peu bruyantes. Elles correspondent majoritairement aux grandes zones naturelles du territoire ainsi qu'à certains secteurs urbains relativement préservés des nuisances sonores.

Un deuxième niveau de sélection peut ensuite être fait en ne retenant par exemple que les espaces publics.

Par ailleurs, dans le contexte d'un environnement urbain particulièrement dense, restreindre la définition des zones calmes potentielles au seul critère de niveau de bruit absolu apparaît particulièrement restrictif. Aussi, il peut apparaître judicieux d'introduire la notion de bruit relatif et donc de privilégier une recherche locale, consistant à identifier des zones de moindre bruit au sein de chaque quartier. Ainsi, le caractère "calme" d'un site est apprécié non seulement par son niveau de bruit absolu, mais également par son écart par rapport aux zones alentours (effet de "sas de calme" créé par un gradient important entre les niveaux de bruit sur les espaces alentours et la zone d'intérêt – différence de 10 dB(A) par exemple).

D'autres facteurs perceptifs autres qu'acoustiques entrent également en considération dans l'appréciation d'une "zone calme" : végétation, paysage, esthétique, propreté, luminosité, sécurité, usage. Il est inopportun d'évaluer acoustiquement le caractère "calme" d'un site, s'il est par exemple inaccessible au public, insalubre, insécurisé ou bien encore inadapté aux activités de détente et loisirs.

Carte de synthèse des zones calmes potentielles



Synthèse des zones calmes à préserver par ordre de priorité

Description de la zone calme	Critère acoustique	Critères qualitatifs
A. Le Moulin, les vignes, les espaces naturels de la butte de Sannois et du Mont Trouillet	Zone espaces verts calme	Lieu de promenade, outil pédagogique pour les écoles de la ville, lieu historique

3. Plan d'actions

3.1. Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur

Les stratégies de planification urbaine sont inscrites dans les documents d'orientation stratégique applicables sur le territoire.

Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de 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 ainsi été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Plan d'Occupation des Sols
- Plan Local des Déplacements.
- Plan Local de l'Habitat

3.1.1. SDRIF, SCOT et POS

Le schéma directeur de la région d'Île-de-France ou SDRIF est un document d'urbanisme et d'aménagement du territoire qui définit une politique à l'échelle de la région Île-de-France. Il vise à contrôler la croissance urbaine et démographique ainsi que l'utilisation de l'espace, tout en garantissant le rayonnement international de la région. Il préconise des actions pour :

- corriger les disparités spatiales, sociales et économiques de la région
- coordonner l'offre de déplacement
- préserver les zones rurales et naturelles

L'Île-de-France est la seule région dans laquelle la loi SRU de 2000 a maintenu une planification à l'échelle de la région, le schéma directeur de la région Île-de-France.

En Île-de-France, les documents locaux d'urbanisme que sont :

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui affine ces principes au niveau d'un territoire intercommunal

Le SCoT est un document cadre à l'échelle intercommunale.

Il présente dans un Plan d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), les grandes orientations en matière d'habitat, de déplacements, d'équipements commerciaux, de l'environnement et de l'organisation de l'espace d'une manière générale d'urbanisme et d'aménagement dans la perspective du développement durable et dans le cadre d'un projet stratégique d'aménagement et de développement.

Le SCoT est opposable aux documents d'urbanisme élaborés à l'échelle des communes ou de groupements de communes (PLU, PLH, PDU...).

La commune de SANNOIS est soumise à la réglementation d'un Plan d'Occupation des Sols qui contient un rappel à l'arrêté préfectoral relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation. Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction.

Objectif	Impact sur l'environnement sonore
Choix de plan masse et des principes de construction	Réduire la nuisance sonore des infrastructures
Morphologie des façades et agencement des pièces d'appartements	Maîtriser l'ambiance sonore urbaine
Etude d'impact, diagnostic préalable	Permettre de donner des préconisations pour réduire les nuisances
Préconisations sur l'implantation des bâtiments	Favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit
Préconiser une isolation acoustique	Réduire les nuisances des infrastructures

3.1.2. PDU et PLD

Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) doit contribuer en priorité à réduire la place et l'usage de la voiture en ville, à développer les transports collectifs et les modes de déplacement de proximité, comme la marche et le vélo, et à mieux organiser le transport et la livraison des marchandises. Il vise à un meilleur équilibre entre les besoins de mobilité et la protection de l'environnement et de la santé des individus. Il est obligatoire dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants

Le Plan Local des Déplacements est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Île-de-France dont la révision a été arrêtée par le Conseil Régional le 16 février 2012.

Le document 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.

- Construire une ville plus favorable aux déplacements à pied, à vélo et en transports collectifs
- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacements
- Donner un nouveau souffle à la pratique du vélo
- Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés
- Rendre accessible l'ensemble de la chaîne de déplacements
- Rationaliser l'organisation des flux de marchandises et favoriser l'usage de la voie d'eau et du train
- Construire le système de gouvernance responsabilisant les acteurs dans la mise en œuvre du nouveau PDUIF
- Faire des Franciliens des acteurs responsables de leurs déplacements

Il comprend entre autres la liste des projets de transports collectifs prévus d'ici 2020, des recommandations en terme de partage multimodal de la voirie, de circulation et de stationnement, afin de favoriser la pratique de la marche et du vélo et de limiter le développement de l'usage de la voiture.

Objectif	Impact sur l'environnement sonore
Favoriser les circulations douces	Moins de vitesse, moins de véhicules
Rendre les transports collectifs plus attractifs	Moins de véhicules
Redonner à la marche de l'importance dans la chaîne de déplacement	Moins de véhicules
Agir sur les conditions d'usage des modes individuels motorisés	Encourager les usages partagés de la voiture

3.1.3. PLH

Le Plan Local d'Habitat (PLH) est un document d'élaboration et de mise en œuvre des politiques locales de l'habitat qui définit les principes et les objectifs visant à la mise en œuvre du droit au logement et favorisant la mixité sociale par une répartition équilibrée et diversifiée de l'offre de logement entre les communes et les quartiers d'une même commune.

Sannois est sur le point de finaliser son Plan Local de l'Habitat. La commune a établi un diagnostic par rapport :

- Aux caractéristiques de la population,
- Au parc et à ses occupants,
- La construction

- La répartition du parc social par bailleurs sociaux. Treize bailleurs sont présents sur le territoire de Sannois. PSR-SAVO et MOULIN VERT gèrent près de 50 % du parc social,
- Au « locatif social »,
- Au locatif « privé »,
- Au parc de propriétaires occupants

Ces données ont permis de réaliser une synthèse et ainsi établir les enjeux de la politique de l'habitat à Sannois.

Objectif	Impact sur l'environnement sonore
Opérations de constructions neuves	Isolation acoustique de ces constructions
Maintenir la qualité du parc existant	Isoler à l'intérieur et à l'extérieur

3.2. Actions sur le bruit routier

3.2.1. Traitement des zones à enjeu du réseau départemental ou national

Gestionnaire	Etat d'avancement PPBE
DDT 95	Projet PPBE finalisé-Mise à disposition du public du 11/04/2012 au 11/06/2012

17 points noirs ont été détectés sur la commune de SANNOIS par les services de l'Etat.

ADRESSE	SOURCE DE BRUIT	PROTECTIONS EXISTANTES	PROTECTION A REALISER
Rue de Bellevue (bât C)	A15/D909		Diagnostic acoustique multi-exposition prévu en 2012
79 boulevard Gabriel Péri	A15/D909		
77 boulevard Gabriel Péri	A15/D909		
Rue Carnot (école maternelle Carnot)	A15	Ecran	
12 chemin des Rayés	A15	Ecran	
3 et 5 rue Saint Denis	A15	Ecran	
6 rue Félix et Roger Pozzi (bât C)	A15	Ecran	
33 rue Hippolyte Jamot	A15	Ecran	
5ter rue du Puits Gohier	A15	Ecran	
5 rue de la Vieille Voie	A15	Ecran	

5bis villa Giraud	A15	Ecran	
7 villa Giraud	A15	Ecran	
8 rue des Cloviers	A15	-	
5 chemin des Rayés	A15	Ecran	
27 rue du Puis Gohier	A15	-	
28 rue Hippolyte Jamot	A15	Ecran	
5 villa Giraud	A15	Ecran	

3.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal:

o **Actions de maîtrise du trafic**

- **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
- **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Actions de maîtrise du trafic réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir			
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	Interdiction aux poids lourds sur 8 voies (1km340). 28 voies mises en sens unique (2km536)	3000 € 14000 €	Réalisé Entre 2001 et 2009
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	Extension de lignes des cars Lacroix et modifications d'horaires.		
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	Acquisition de 2 vélos électriques (l'un pour la police municipale et la surveillance des squares, l'autre est polyvalent et mis à disposition de tous les agents communaux dans le cadre du pool de véhicules)	Non connu	Réalisé
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)	Création de pistes cyclable : - Boulevard Gambetta (335 m) - Boulevard J.F. Kennedy (750 m) - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (550 m)	Non connu financement Conseil Général	Réalisé

- **Actions sur les vitesses de circulation**
 - **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
 - **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Actions sur les vitesses de circulation réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	Limitation à 30km/h avec pose de ralentisseurs : <ul style="list-style-type: none"> - Rue Pierre Loti (150 m) - Avenue Damiette entre la rue des Piretins et la rue Victor Basch (150 m) - Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (550 m) - Rue du Clos Fleuri (170 m) 		2005 2006 2006	
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	Zones 30 : <ul style="list-style-type: none"> - Rue Hippolyte Delaplace (122m) - Boulevard Gambetta,, chemin des Luzernes à la rue de la Sabernaude (350 m) - Devant l'Ecole Pasteur – Boulevard Maurice Berteaux (50 ml) - Rue Georges Clemenceau de la rue Jules Ferry à la rue Vaucançon (200 m) 		2002	
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	<ul style="list-style-type: none"> - Rond point de la Tour du Mail – carrefour route du Fort (RD 122) rue de l'Ermitage, allée de Cormeilles - Rond point du BIP (Boulevard Intercommunal du Parisis) sur boulevard Maurice Berteaux (RD 14) - Rond point de la Vigne – Carrefour Boulevard Gambetta (RD 14) et avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (RD 403) 	Financement Conseil Général et Etat		
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	Coussins berlinois - limitation 30 km/h : <ul style="list-style-type: none"> - 25 rue des Lionnettes - 1 rue Hippolyte Delaplace - 55 rue du Docteur Roux - 16 rue du Poirier Baron - 8 rue de Vauconsant - 27 rue des Bergamottes Plateau traversant en enrobé avec marquage type « dents de requins » et limitation à 30 km/h <ul style="list-style-type: none"> - Boulevard Maurice Berteaux (RD14) (devant école Pasteur) – 24 m de longueur et 7 m de largeur - Face au 30 boulevard Gabriel Péri (RD 909) 31 m de longueur et 7 m de largeur - Face au 25 rue du Maréchal Joffre (devant école Prat) 8 m de longueur et 5 m de largeur 	7 000 € 7 000 € 7 000 € 7 000 € 7 000 € 7 000 € Financement CG Financement CG 6 000 €	2010 2010 2010 2010 2010 2009	

<ul style="list-style-type: none"> - Face au 25 rue du Maréchal Joffre 5 m de longueur et 4 m de largeur - Face au 10 rue Pasteur 5 m de longueur et 4 m de largeur - Rue des Fossés Trempés (devant Ecole Gaston Ramon) – 18 m de longueur et 6 m de largeur - Rue Romain Rolland (devant école Emile Roux) 20 m de longueur et 4 m de largeur - Face au 36 rue Damiette – 28 m de longueur et 9 m de largeur - Rue Guynemer entrée école maternelle Pasteur – 12 m de longueur et 5 m de largeur 	Financement CG 6 000 €	2009	
	7 000 €		
Création de chicanes et rétrécissement de chaussée au vue de ralentir la vitesse :	Financement CG Coût moyen : 2000 €		
<ul style="list-style-type: none"> - Du n° 9 au n° 78 rue Pierre Emile Lesacq - Du n° 5 au n° 35 rue des Saules Bridault - Du n° 13 au n° 52 rue des Tartres - Du n° 3 au n° 40 rue Hippolyte Delaplace avec pose de jardinières - Du n° 4 au n° 53 rue de Cernay - Du n° 3 au n° 40 rue des Aulnaies - Du n° 2 au n° 15 avenue Rozée - Du n° 36 au n° 69 rue du Docteur Roux 	+ 3000 €		

Suite à la délibération du 11.02.2008 et à l'application de l'engagement n°153 du Grenelle de l'environnement, un budget de 193 millions d'euros a été mobilisé par l'ADEME pour le traitement des PNB (79M€ pour 2011). Les destinataires sont les gestionnaires d'infrastructures de transport terrestres ainsi que les communes et EPCI sur les voies dont ils sont gestionnaires.

Le champ d'application de ces aides regroupe les travaux, les études préalables, les études techniques, les audits mixtes acoustique et thermique, les actions d'information et d'animation ainsi que les prestations de maîtrise d'œuvre déléguée.

Pour les opérations d'actions sur les revêtements de chaussée, le montant plafond de cette aide est de 20% du coût total des travaux.

- **Actions de limitation de la propagation**
 - **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
 - **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Actions de limitation de la propagation du bruit réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	A15 du pont d'Argenteuil au boulevard Gabriel Péri	990 918,61 € Financement Etat	1994	10 à 15 db
	Sannois sud : longueur 510 m hauteur 4 et 5 m Sannois nord : longueur 650 m hauteur 4 m	838 469,59 € Financement Etat	1994	10 à 15 db

Couvertures ou semi-couvertures	Etudes acoustiques par la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer du Ministère pour analyse du contexte de la pertinence acoustique des projet de couverture de l'A 15 et l'A115	Financement Etat	Dans les cinq ans	
---------------------------------	---	------------------	-------------------	--

Pour les opérations de limitation de la propagation de type murs acoustiques, les aides de l'ADEME se montent à maximum 50% du montant total des travaux.

- **Opérations de traitement acoustique des façades**
 - **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
 - **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Opérations de traitement acoustique des façades (Y compris opérations de réhabilitation thermique) réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir			
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation
Isolation de façades	<ul style="list-style-type: none"> - Ecole maternelle Gaston Ramon - Immobilière du Moulin Vert : ravalement et isolation - SOGIM - 15 rue du Huit Mai : isolation, menuiseries - Coopération et Famille - Les Buissons - SAVO - Les carreaux - LOGIREP - Résidence du PICOLO 	129 039 €	2009 2012-2013 2010-2012
Changement des huisseries	<ul style="list-style-type: none"> - Groupe scolaire Emile Roux - Logements Henri Dunant - Salle Prat Service jeunesse - Centre médico social - Ecole maternelle Carnot - Ecole primaire Henri Dunant - Groupe scolaire Gaston Ramon 	192 203 € 28 535 € 15 901 € 23 367 € 73 466 € 140 414 € 221 529 € €	2004 2004 2004 2004 2009 2009 2010
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	Ecole primaire Jules Ferry (remplacement de la verrière) Revêtement de sols : <ul style="list-style-type: none"> - Groupe pasteur école primaire - Ecole primaire Gaston Ramon - Ecole primaire Emile Roux - Ecole primaire Gambetta - Ecole primaire Emile Roux - Ecole primaire Gaston Ramon 	113 753 € 59 079 € 2 532 € 2 844 € 2 166 € 2 816 € 3 006 €	2004 2003 2004 2007 2008 2009 2009



Pour les opérations de traitement acoustique des façades, les aides de l'ADEME se montent à maximum 80% du montant total des travaux.

- **Actions de lutte contre les comportements inciviques -**
 - **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
 - **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Actions de lutte contre les comportements inciviques réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir		
Intitulé	Description de l'action	Date de réalisation
Répression des deux-roues bruyants (contrôle à l'oreille suffisant)	Répression au coup par coup Journée de prévention	Sur l'année En 2011
Campagne de sensibilisation deux-roues (sorties établissements scolaires, grand public –affiches...)	Sorties collègues	Chaque début année scolaire
Répression des conducteurs abusant des avertisseurs sonores	Lors de patrouilles : verbalisation systématique	Sur l'année
Campagne de sensibilisation sur l'usage modéré des avertisseurs sonores	Journée de prévention	Mai 2011

Le Conseil Régional d'Ile-de-France a voté lors de la délibération du 17 avril 2008 des aides à destination des collectivités de l'agglomération parisienne pour les appuyer dans la mise en place de la Directive européenne.

Concernant la partie PPBE, différentes aides sont possibles :

- 40% du coût des études préalables plafonnés à 10 000 EUR
- 20% du coût d'élaboration du document de PPBE avec un plafond de 4 000 EUR

Un montant de 240 000 EUR alloué pour aider 4 projets pilotes innovants en matière de lutte contre le bruit. Ces aides n'ont à ce jour pas été sollicitées.

3.3. Actions sur le bruit ferré

3.3.1. Traitement des zones à enjeu du réseau ferroviaire

Afin de connaître la liste des secteurs à enjeu identifiés de compétence RFF ainsi que la liste des PNB ferrés établis dans le cadre des observatoires du bruit des transports terrestres, la commune de SANNOISa envoyé le 20/04/2012 un courrier à RFF, demandant

- La liste des PNB ferrés
- Les actions mises en œuvre au cours des dix dernières années
- Les actions prévues dans les cinq prochaines années.

Pas de réponse au courrier à ce jour.

3.4. Actions sur le bruit aérien

3.4.1. Traitement des zones impactées par le bruit aérien des aéroports de Paris-CDG, Paris-Le Bourget ou Paris-Orly

La commune est concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aérodrome de Paris-Charles de Gaulle, elle se trouve en zone D de ce PEB.

Le Maire de Sannois, en tant que président de l'APELNA (Association des communes pour la Protection de l'Environnement et la Limitation des Nuisances Aériennes) a proposé en 2006 des mesures pour améliorer la vie de centaines de milliers de riverains de l'aéroport.

Préconisées par l'APELNA trois mesures sont en application :

- Depuis novembre 2011, l'ensemble des altitudes d'approche de tous les avions au-dessus de l'Île de France ont été relevées de 300 mètres (de jour comme de nuit),
- Début mars 2012, de nouvelles trajectoires ont été mises en place. Elles permettent d'éviter, la nuit, lorsque les avions sont face à l'ouest (environ 50 % du temps), les zones les plus densément peuplées et notamment Sannois.
- Les avions les plus bruyants (soit près de 1000 rotations par an entre 22 h et 6 h) sont interdits à Roissy la nuit.

Informations sur www.apelna.com

En juin 2011, Bruitparif a installé une station de mesure de bruit sur Sannois près de l'École Belle Etoile. Les relevés mesurés par cette station sont consultables par tous sur le site internet : <http://rumeur.bruitparif.fr>

3.5. Autres actions de lutte contre le bruit

Bien que non exigées réglementairement dans le cadre d'un PPBE, d'autres actions de gestion de l'environnement sonore sont mises en place sur la commune de SANNOIS et démontrent la prise de conscience de l'importance d'apaiser l'environnement sonore sur le territoire.

Il s'agit de :

- Arrêté autorisant jusqu'à 22 h pour les terrasses de café
- Arrêté pris pour les livraisons d'un supermarché en centre ville
- Arrêté de fermeture des épiceries à 22 heures
- Arrêté préfectoral pour réglementer l'ouverture des cafés jusqu'à 1 heure du matin
- Vigilance sur le bruit des frigos en ce qui concerne les commerces, demande à la DASS des contrôles de bruit
- Arrêté préfectoral en ce qui concerne les bruits engendrés par les chantiers et les travaux de jardinage
- Arrêtés ponctuels pour des fermetures de chantier trop bruyants.

3.6. Actions de préservation des zones calmes

S'il existe peu de leviers d'actions pour préserver des zones calmes, quelques préconisations simples peuvent être envisagées pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures,
- Apaiser les circulations existantes alentours et mettre en place des moyens renforcés de lutte contre les émergences de bruit liées aux passages de 2 R motorisés bruyants, livraisons...
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme,
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter,

- La zone retenue est un espace vert de la commune, celle-ci veillera à une utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts, optera pour des matériels non bruyants, électriques lorsque cela est possible

3.7. Actions d'amélioration des connaissances et de suivi

La commune formera dans les cinq années à venir les services techniques afin d'améliorer sa connaissance du bruit sur le territoire.

Sannois doit intégrer la communauté d'agglomération du Parisis très prochainement.

3.8. Suivi du plan d'actions

La mise en place d'un suivi de réalisation du PPBE apparaît nécessaire afin de pouvoir procéder à sa révision au minimum tous les cinq ans, à la suite de la mise à jour des cartes de bruit.

Des indicateurs de suivi ont été définis et sont listés ci-dessous. Ils seront précisés lors de la mise en place du PPBE.

But	Indicateur	Objectif	Echéance	Acteurs concernés
Implication de la collectivité dans les PPBE des autres organismes impliqués sur le territoire				
Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires du territoire	Nombre échanges	Point annuel	A partir de 2012	Commune de Sannois, Gestionnaires
Suivi de la mise en place des actions				
Suivi des actions	Nombre d'actions budgétées	1 à 2 actions		Commune, Gestionnaires
	Nombre d'actions finalisées/ nombre prévu dans le PPBE	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Pourcentage d'actions finalisées / nombre prévu dans PPBE			Commune, intercommunalité, Gestionnaires
	Variation des surfaces de zones dépassant les valeurs réglementaires			Commune, Gestionnaires
Meilleure prise en compte de la problématique du bruit lors des opérations d'aménagement	Pourcentage d'interventions d'un acousticien lors de la définition des projets	Selon les services et partenaires		Commune, Gestionnaires
	Nombre de personnes sensibilisées au bruit (formation des personnels)	Sur 100% des projets		Commune, Gestionnaires
	Modélisation de	Réduction		Commune,

	l'impact du bruit sur les projets d'habitation			Gestionnaires
Opérations effectuées sur les nouveaux logements	Meilleure prise en compte de l'acoustique dans les cahiers des charges (isolation, orientation du bâti, etc).	100% des cahiers des charges pour des nouveaux logements intègrent des ambitions acoustiques		Commune, Gestionnaires
Suivi quantitatif de l'impact des actions				
Suivi de l'impact sur la population exposée en façade Suivi de l'impact sur la population exposée en façade	Le nombre d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Linéaire de voies traitées en terme de revêtement	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Linéaire de voies traitées en terme de vitesse	Selon les actions retenues		Commune, Gestionnaires
	Préservation des zones calmes	Nombre de zones calmes sur le territoire et surface concernées	Non recul des surfaces de zones calmes	
Amélioration des zones calmes	Nombre d'actions menées dans les zones calmes (communication, affichage, règlement)	Au moins 1 action/ zone calme		Commune, Gestionnaires
Suivi qualitatif de l'impact des actions				
Communication sur les actions	Nombre d'articles relatifs au PPBE de la collectivité ou au bruit dans l'environnement	Au moins 1 par an		Commune, populations

Plaintes	Nombre de plaintes liées aux bruits environnementaux	Diminution		Commune, populations
Effets induits indirects				
Observation des modifications urbanistiques	Intégration des questions acoustiques dans les nouveaux quartiers			Commune,

4. Annexes

4.1. Glossaire

4.1.1. Indicateurs Lden et Ln

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires : le "Ln" (Level night) et le "Lden" (Level day-evening-night) qui sont des indicateurs harmonisés à l'échelle européenne.

Le Ln est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

Le Lden est le niveau sonore moyen pondéré sur 24h : dans le calcul, les niveaux sur la période de nuit (22h-6h) sont augmentés de 10 dB(A) et ceux de la période du soir (18h-22h) de 5 dB(A) pour tenir compte de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même niveau de bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour. Les niveaux sonores sont évalués en décibels "pondérés A", dB(A), et moyennés sur une année de référence.

4.1.2. Point Noir de Bruit

Un PNB est un bâtiment sensible respectant le critère d'antériorité et localisé dans une zone de bruit critique (ZBC) dont les niveaux sonores en façade, résultant de l'exposition au bruit issu des infrastructures de transport terrestres du réseau routier ou ferroviaire dépassent ou risquent de dépasser au moins une des valeurs limites suivantes à savoir :

- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 70 dB(A) le jour (6h-22h) ou supérieur à 65 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit routier
- Un niveau de bruit en façade du bâtiment supérieur à 73 dB(A) de jour (6h-22h) et/ou 68 dB(A) la nuit (22h-6h) pour le bruit ferré

Un bâtiment sensible peut être un bâtiment à usage d'habitation ou un établissement d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale.

Sont considérés comme satisfaisant aux conditions d'antériorité requises pour être qualifiés de PNB les bâtiments sensibles suivants :

- Les locaux à usage d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- Les locaux à usage 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, en application de l'article L.11-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ou du décret n°85-453 du 23 avril 1985.
- Mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens du a) du 2ème de l'article R.121-13 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanismes opposables
- Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans un plan d'occupation des sols, un plan d'aménagement de zone, ou un plan de sauvegarde et de mise en valeur, opposable
- Mise en service de l'infrastructure
- Publication du premier arrêté préfectoral pris en application de l'article 13 de la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit portant classement de l'infrastructure et définition des secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux susnommés.

On notera aussi que dans les cas où des locaux d'habitation, d'enseignement, de soin, de santé ou d'action sociale ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée pour ces locaux en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

4.1.3. Zones de protection de la nature

ZNIEFF :

Une Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique est un secteur du territoire particulièrement intéressant sur le plan écologique, participant au maintien des grands équilibres naturels ou constituant le milieu de vie d'espèces animales et végétales rares, caractéristiques du patrimoine naturel régional ;

ZICO :

L'appellation Zone importante pour la conservation des oiseaux est donnée suite à l'application d'un ensemble de critères définis à un niveau international. Pour être classé comme ZICO, un site doit remplir au moins une des conditions suivantes :

- pouvoir être l'habitat d'une certaine population d'une espèce internationalement reconnue comme étant en danger ;
- être l'habitat d'un grand nombre ou d'une concentration d'oiseaux migrateurs, d'oiseaux côtiers ou d'oiseaux de mer ;
- être l'habitat d'un grand nombre d'espèces au biotope restreint.

ZSC :

Une zone spéciale de conservation est, en droit de l'Union européenne, un site naturel ou semi-naturel désigné par les États membres, qui présente un fort intérêt pour le patrimoine naturel exceptionnel qu'il abrite. Sur de tels sites, les États membres doivent prendre les mesures qui leur paraissent appropriées (réglementaires, contractuelles, administratives, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.

ZPPAUP :

Les Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager sont élaborées à l'initiative et sous sa responsabilité de la commune, avec l'assistance de l'Architecte des bâtiments de France. Elle est créée et délimitée, après enquête publique, par un arrêté du préfet de région avec l'accord de la commune et après avis de la Commission régionale du patrimoine et des sites. Elle peut être instituée autour des monuments historiques, dans des quartiers et sites à protéger ou à mettre en valeur pour des motifs d'ordre esthétique ou historique. La zone de protection comporte des prescriptions particulières en

matière d'architecture et de paysage (la publicité y est interdite). Les travaux de construction, de démolition, de déboisement, de transformation ou de modification de l'aspect des immeubles compris dans le périmètre de la zone de protection sont soumis à autorisation spéciale. Il devra donc y avoir un cahier des charges qui guidera les constructeurs et les Architectes des bâtiments de France.

4.1.4. Projets d'aménagement

OIN :

Une Opération d'Intérêt National est, en France, une opération d'urbanisme à laquelle s'applique un régime juridique particulier en raison de son intérêt majeur. L'État conserve dans ces zones la maîtrise de la politique d'urbanisme. Les opérations d'intérêt national sont soumises à l'article L121-2 du code de l'urbanisme¹. Un décret en Conseil d'État peut créer ou supprimer une OIN. Dans une opération d'intérêt national, c'est l'État et non la commune qui délivre les autorisations d'occupation des sols et en particulier les permis de construire. De même, c'est le préfet et non la commune qui décide de la création d'une zone d'aménagement concerté (ZAC) à l'intérieur d'une OIN. La loi portant engagement national pour le logement, dite Borloo, adoptée en juillet 2006, vise à conférer le caractère d'« intérêt national » à des opérations de logements sociaux sur des terrains appartenant à l'État ou à ses établissements publics.

ZAC :

Une Zone d'Aménagement Concerté est une procédure d'aménagement du droit français de l'urbanisme instituée par la loi d'orientation foncière no 67-1253 du 30 décembre 1967 pour se substituer aux zones à urbaniser en priorité (ZUP), et modifiée à de nombreuses reprises depuis.

ZUS :

Les Zones Urbaines Sensibles sont des territoires infra-urbains définis par les pouvoirs publics pour être la cible prioritaire de la politique de la ville, en fonction des considérations locales liées aux difficultés que connaissent les habitants de ces territoires.

La loi du 14 novembre 1996 de mise en œuvre du pacte de relance de la politique de la ville distingue trois niveaux d'intervention :

- les zones urbaines sensibles (ZUS) ;
- les zones de redynamisation urbaine (ZRU) ;
- les zones franches urbaines (ZFU).

Les trois niveaux d'intervention ZUS, ZRU et ZFU, caractérisés par des dispositifs d'ordre fiscal et social d'importance croissante, visent à répondre à des degrés différents de difficultés rencontrées dans ces quartiers.

ZRU :

Une Zone de redynamisation urbaine

ZFU :

Les Zones Franches Urbaines sont des quartiers de plus de 10 000 habitants, situés dans des zones dites sensibles ou défavorisées. Ils ont été définis à partir des critères suivants :

- taux de chômage ;
- proportion de personnes sorties du système scolaire sans diplôme ;
- proportion de jeunes ;
- potentiel fiscal par habitant.

Les entreprises implantées ou devant s'implanter dans ces quartiers bénéficient d'un dispositif complet d'exonérations de charges fiscales et sociales durant cinq ans.

4.2. Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

Le projet mis à la disposition du public a recueilli les observations de deux riverains. Celles-ci concernent surtout le bruit aérien, la commune de SANNOIS se trouve en zone D du Plan d'Exposition au Bruit et en dehors de la zone 3 du Plan de Gêne Sonore. Les autres points abordés sont le bruit de l'autoroute A 15 et la demande de fermeture d'un parc public.

4.3. Résumé non technique

4.3.1. Résumé textuel

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de SANNOIS, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de SANNOIS approuvée par le Conseil Municipal (délibération n° 09 414).

Ainsi, le présent plan d'actions est notamment construit au regard des résultats cartographiques, en prenant en compte les objectifs majeurs suivants tels que définis par la Directive Européenne:

- Identification des secteurs à enjeux et réduction du bruit dans ces zones ;
- Anticipation de l'évolution du territoire / concertation ;
- Identification et préservation des zones calmes.

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition localisée de la population aux bruits routiers, ferrés, aériens sur une très grande partie de la commune.

Le diagnostic territorialisé réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter, mais également une zone calme potentielle à préserver et à améliorer.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements fournis par les gestionnaires sont présentés en annexe. Seuls la Direction Départementale des Territoires et le Conseil Général ont répondu.

Les principales actions qui ont été réalisées au cours des 10 dernières années sont :

- Aménagement de la voirie: zones 30, pistes cyclables,
- Réduction de la vitesse (préciser : zones 30 km/h sur certaines voies, réductions sur d'autres, etc)
- Autres (mise en place d'écrans acoustiques, pose de revêtement phonique, isolation de façade, etc)

Les principales actions à programmer pour les 5 années à venir sont :

- Aménagement de la voirie,
- Réduction de la vitesse,
- Intervention auprès de l'Etat et des organismes pour la mise en place d'écrans acoustiques,
- Intervention auprès des autres organismes concernant le bruit aérien, ferroviaire et auprès de la région, Amélioration des transports en commun.
- Pose de revêtement phonique, isolations de façades dans les établissements communaux,

Les services de l'Etat doivent établir un diagnostic acoustique multi-exposition pour 2012. D'autres études acoustiques ont été commanditées par la Direction Générale des Infrastructures de Transport et de la Mer du Ministère afin d'analyser le contexte et la pertinence acoustique des projets de couverture des autoroutes A 15 et A 115 réclamés localement.

4.3.2. Reporting Commission Européenne

Nom du plan d'actions: RésuméPPBE_SANNOIS_15/09/_2012
Reporting entity unique code : A
Type de plan d'actions : SANNOIS : <input checked="" type="checkbox"/> Routes Dans le cas d'un plan d'actions incluant une seule route, préciser le code UniqueRoadID: <input checked="" type="checkbox"/> Fer Dans le cas d'un plan d'actions incluant une seule voie ferrée, préciser le code UniqueRailID: <input checked="" type="checkbox"/> Aéroport Code ICAO:

Coût des actions réalisées (en €)	Partiellement renseigné : 2 777 457 euros <i>Ne sont pas renseignés les travaux effectués par les concessionnaires et les organismes HLM. Les actions de lutte contre l'incivisme ne peuvent être estimées financièrement, interventions de la police municipale.</i>
-----------------------------------	---

Nombre de personnes dont l'exposition au bruit diminue par les actions réalisées ou adoptées	<i>La municipalité n'a pas les capacités d'évaluer le nombre de personnes dont l'exposition au bruit a été diminuée par les actions réalisées</i>
Coût des actions futures (en €)	<i>La commune a surtout établi un état des lieux et n'a pas indiqué de projets d'actions futures. Des actions seront programmées dans la révision prochaine du PPBE.</i>
Nombre de personnes dont l'exposition au bruit devrait diminuer grâce aux actions prévues	Les services de l'Etat doivent établir un diagnostic acoustique multi-exposition pour 2012. Isolation de façade Immobilière le Moulin Vert (2013).

Valeurs limites

* La Directive Européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, est transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement ;

* Les articles R. 572-1 à R.572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent ;

* L'arrêté du 4 avril 2006 (article 7) définit les seuils d'exposition réglementaires pour les différents types de source de bruit (en dB(A)) :

	Aérodrome	Route ou LGV	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L _{den}	55	68	73	71
L _n		62	65	60

Résumé des principaux résultats de la cartographie du bruit

Description du territoire Commune

Appartenance à l'agglomération parisienne

* 26 548 habitants pour une superficie d'environ 477ha ;

* Un réseau routier et autoroutier dense ;

* Infrastructure ferroviaire (1 ligne)

* aéroport international

Synthèse des cartographies

Publication des cartographies : <http://www.ville-sannois.fr/content/cartographie-du-bruit>

Description du nombre de personnes en dépassement de seuil en fonction du type de source de bruit

	global	Route*	Fer*	Aérien*	Industriel*
L _{den} > Seuil	18 400 (69 %)	18 171 (68 %)	229 (1%)	0	0
L _n > Seuil	7 562 (28 %)	7 483 (28%)	79 (0 %)	0	0

* pourcentage calculé par rapport à la population en dépassement de seuil.

Environ 9 établissements d'enseignement et une dizaine d'établissements de santé se situent en dépassement de seuil, principalement dû au bruit routier.

Identification des zones bruyantes

Celle-ci s'est faite en 2 temps (1) identification des zones à fort risque de nuisance (en fonction des dépassements de seuil, et de la population résidant dans ces secteurs), et (2) hiérarchisation de ces zones en les comparant en vue d'identifier celles qui peuvent être retenues comme prioritaires.

4 zones bruyantes prioritaires sont alors identifiées.

Zones calmes :

Les zones calmes sont définies dans l'article L. 572-6 du code de l'environnement comme des espaces remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels on souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les critères de détermination suivant ont servi à leur détermination dans le cas du présent PPBE :

* autres critères en fonction de ce qui a été fait : zones de promenades et d'espaces verts

Description des zones calmes sélectionnées

Zones calmes	Localisation : le Moulin de Sannois, la Butte, les vignes
--------------	---

Zones calmes 1	Grands espaces naturels (forets, parcs ou espaces verts)
----------------	--

Résumé des actions réalisées (incluant les coûts et la population bénéficiaire)

Les actions réalisées ou actées dans les 10 ans précédant l'adoption de ce présent PPBE sont présentées selon 5 rubriques :

- * Actions de maîtrise du trafic routier
- * Action sur les vitesses de circulation
- * Actions de limitation de la propagation du bruit
- * Actions de traitement acoustique des façades
- * Concertations avec les différents gestionnaires

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de maîtrise du trafic routier

Intitulé	Mesures	Coût estimé (si possible)	Nbr de personnes bénéficiaires (si possible)
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	1. Arrêté municipal	NR	NR
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	Etude multimodale de circulation et de stationnement. Concertation avec les différents acteurs des transports collectifs	NR	NR
Aide financière à l'acquisition de 2R électriques (vélos et scooters)	Acquisition de 2 R électriques pour police municipale, surveillance des squares et mise à disposition de tous les agents communaux dans le cadre du pool de véhicules	idem	idem
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)	Création de pistes cyclables (1 km 635)	NR	NR

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions sur les vitesses de circulation

Intitulé	Mesures	Coût estimé (si possible)	Nbr de personnes bénéficiaires (si possible)
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	4 rues limitées à 30 km/h	NR	NR
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	4 zones 30	NR	NR
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	3 aménagements de carrefours	NR	NR

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de limitation de la propagation du bruit

gestionnaire	Mesures	Coût estimé (si possible)	Nbr de personnes bénéficiaires (si possible)
Ecrans anti-bruit (notamment de faible hauteur)	12 écrans antibruit pour lutter contre le PNB (actions de l'Etat)	NR	NR

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives à des actions de traitement acoustique des façades

gestionnaire	Mesures	Coût estimé (si possible)	Nbr de personnes bénéficiaires (si possible)
Isolation de façades	Les organismes HLM ont réalisés sur plusieurs résidences (5) des isolations acoustiques La commune a isolé les façades d'une école maternelle	NR 129 039 €	NR
Changement des huisseries	Changement des huisseries sur 7 bâtiments communaux	503 212 €	NR
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires,	Travaux de revêtements de sols dans diverses écoles de la commune Remplacement d'une verrière	72 443 € 113 753 €	NR NR

maisons de retraite, etc.)			
----------------------------	--	--	--

Mesures de lutte contre le bruit mises en œuvre au cours des 10 dernières années relatives par les autres gestionnaires d'infrastructures sur le territoire de l'agglomération

gestionnaire	Mesures	Coût estimé (si possible)	Nbr de personnes bénéficiaires (si possible)
DDT du Val d'Oise	2 opérations visant la résorption des nuisances sonores sur A15 et A115	NR	NR