

L'approche technique par le bruit :

L'acoustique est la première référence mise en avant dans les démarches visant à définir et identifier les zones calmes, que ce soit dans les premières réflexions théoriques menées ou les choix réglementaires déjà effectués à l'étranger, ou dans les tous premiers essais opérationnels.

En cela, **les zones calmes sont d'abord définies par négation**, c'est-à-dire par opposition à un espace dit bruyant, particulièrement en proie au bruit des transports. Et, aussi simple soit-elle, cette première entrée implique déjà une certaine complexité dans son application spatiale : 1. choisir un indicateur ; 2. déterminer une valeur seuil (ou plusieurs dans le cas d'une typologie détaillée).

Dans ce registre strictement acoustique, à l'instar des prescriptions pour les cartes de bruit stratégiques, la directive européenne 2002/49/CE préconise l'usage de l'indicateur de bruit Lden. Elle exige des Etats membres que les cartes soient établies selon des plages de 5 dB, allant de 55 dB Lden (50 dB en période nocturne) à 75 dB Lden et plus (70 dB en période nocturne). **Implicitement donc, les zones calmes seraient des espaces exposés à un bruit inférieur à 55 dB Lden** (et 50 dB Lnight).

Mais, il est néanmoins important de rappeler que **la réglementation en vigueur n'exige pas que les zones calmes apparaissent sur les cartes du bruit**.

En matière d'acoustique, des recherches dédiées à cette question recommandent plutôt un seuil maximal de 50 dB Lden voire 40 dB Lden.

La caractérisation des zones calmes devra tenir compte des aspects qualitatifs de l'environnement sonore, et de l'environnement au sens large, de ses usages, donc notamment de l'espace. A l'éloignement des infrastructures de transport et des activités industrielles (pour des impacts tant sonores que visuels), peuvent être ajoutés d'autres critères, environnementaux, écologiques et socioculturels, tels que : les sources sonores, la fonction des espaces, leur taille, la densité de population, la topographie, la proximité ou l'appartenance à des espaces protégés...

Le ressenti du calme, tout comme celui du bruit, n'est pas seulement dû à des paramètres sonores mais bien à la coexistence de facteurs d'ordre physique ou chimique, et aussi d'ordre psychologique, sociodémographique, économique... tous territorialisés.

Nous pouvons souligner trois critères importants pour identifier les zones calmes. Ces critères seraient, dans ce registre du multiple, à même de compléter de manière plus qualitative les critères quantitatifs (acoustique, distance, taille, densité de population...) :

- La possibilité d'être au calme, donc une certaine offre, pleinement accessible : disposer d'espaces calmes à proximité peut constituer un facteur favorable non seulement à une moindre gêne sonore (phénomènes de contagion) mais aussi à une plus grande appréciation d'un environnement (relativement) calme. Cette possibilité d'être au calme renvoie pour beaucoup à la qualité de cette offre potentielle : type de paysage impliqué (présence de l'élément aquatique, vues perspectives...), accès à des espaces verts (type de végétation, composants de l'environnement sonore).

- La correspondance entre la fonction d'un espace et ses caractéristiques environnementales (au premier chef sonores) est déterminante dans la représentation et l'usage que peut en avoir un individu, donc dans la qualification même d'un lieu de calme. Ce qui importe ici d'abord est le caractère souhaité / non souhaité des stimulations sensorielles (dimension perceptive), donc les informations véhiculées par les sons, la vue, les odeurs... dans un environnement donc un contexte territorial donné.

- La capacité de discuter de manière intelligible : une zone calme pourrait être un lieu où deux individus (ou plus) auraient la capacité de discuter dans de bonnes conditions, sans modifier leur comportement, sans éprouver une gêne... Ce qui concourt à la qualité d'un espace est donc aussi son potentiel à rendre agréable les activités attendues.

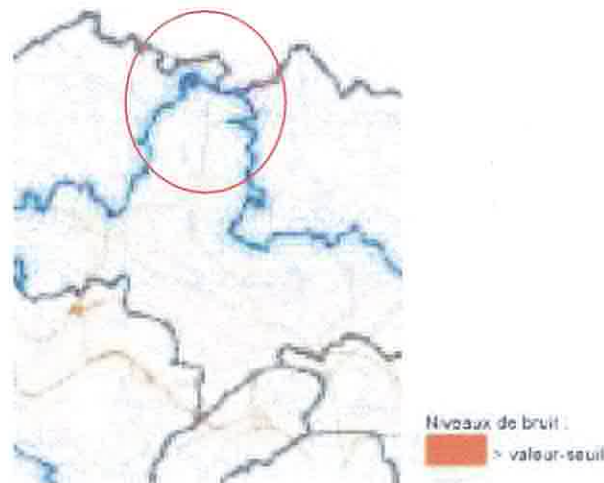
Compte tenu des observations réalisées, les principales zones calmes qui émergent naturellement sont les parcelles classées en A et N au PLU.

Cependant, les niveaux de bruit assez faibles observés sur l'ensemble du territoire communal urbanisé peuvent autoriser d'imaginer que certains secteurs de centre ville, principalement autour de la mairie et de la villa Montrose soient aussi intégrés dans les zones calmes.

2.5.3. Cartographie des zones calmes

L'ensemble de cartes ci-dessous permet d'isoler pour Parmain les superpositions d'impacts sonores susceptibles de contraindre les tracés de zones calmes. Ces cartes ont été réalisées par Bruitparif en novembre 2011.

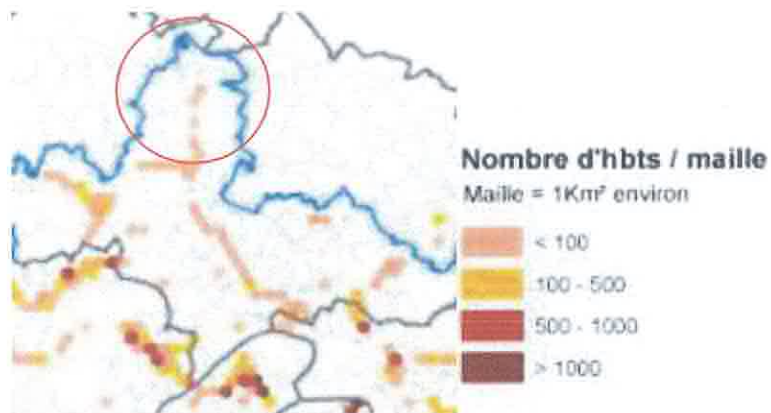
L'ellipse rouge indique la localisation de PARMAIN sur chacune des cartes suivantes.



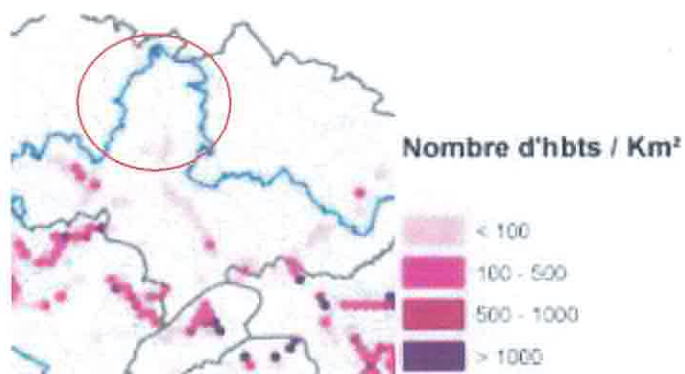
**Carte de bruit ferroviaire –
Indicateur Lden de dépassement de la valeur seuil**



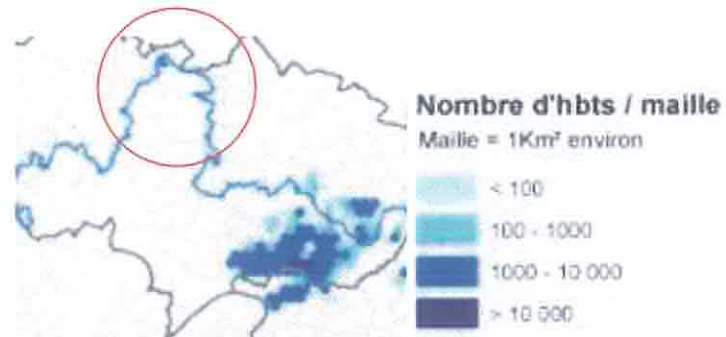
Carte de bruit ferroviaire –
Indicateur Ln de dépassement de la valeur seuil



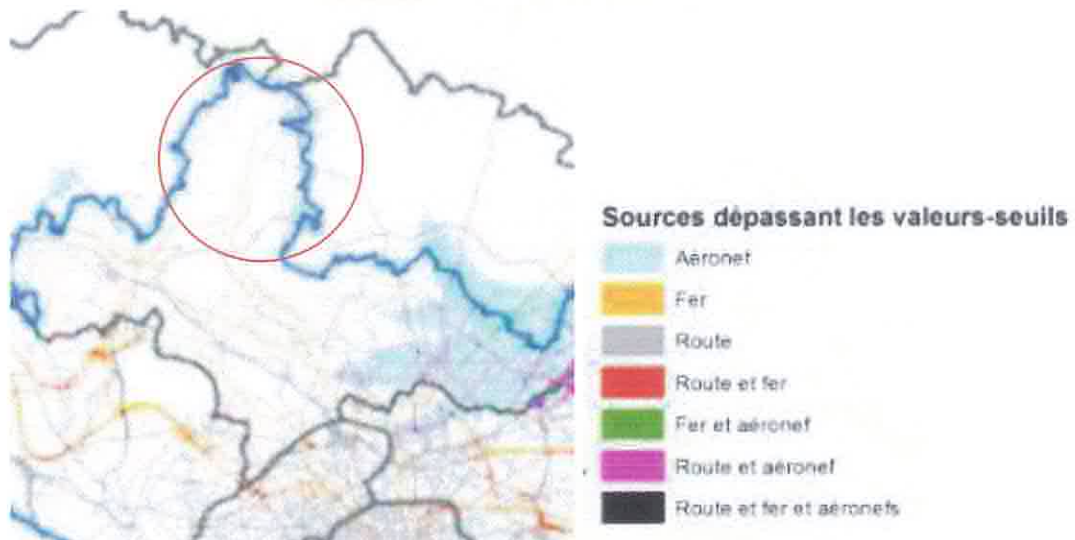
Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour le bruit
ferroviaire – Indicateur Lden



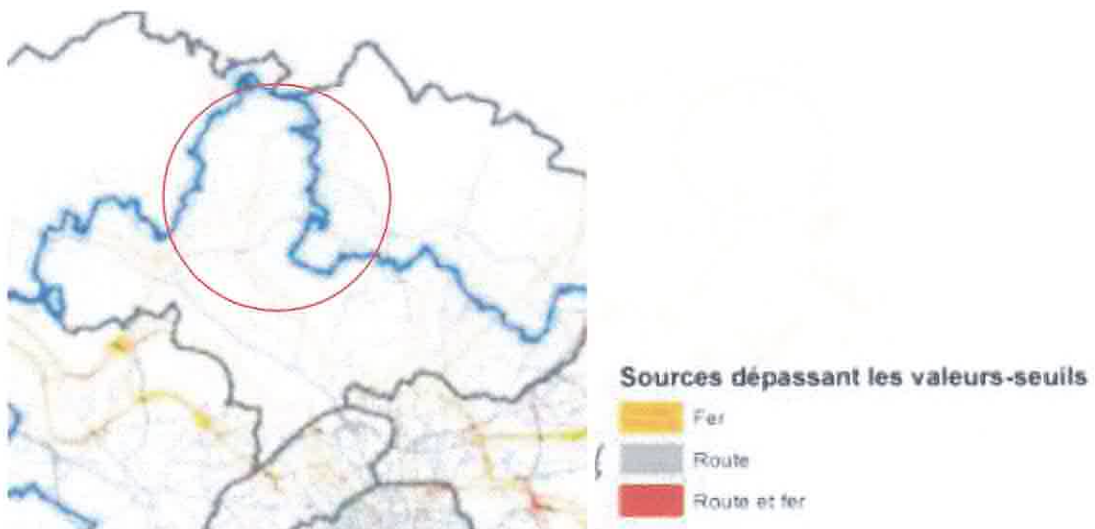
Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour le bruit
ferroviaire – Indicateur Ln



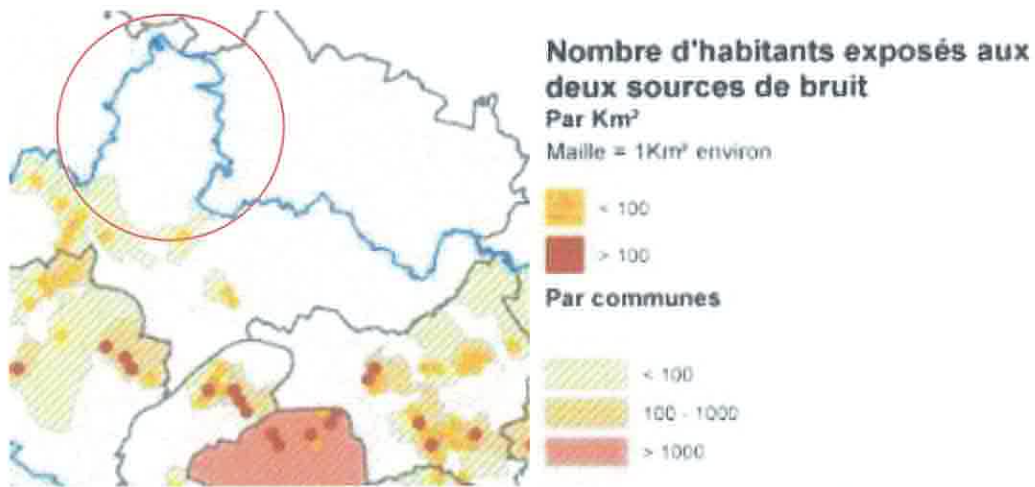
Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour le bruit des avions – Indicateur Lden



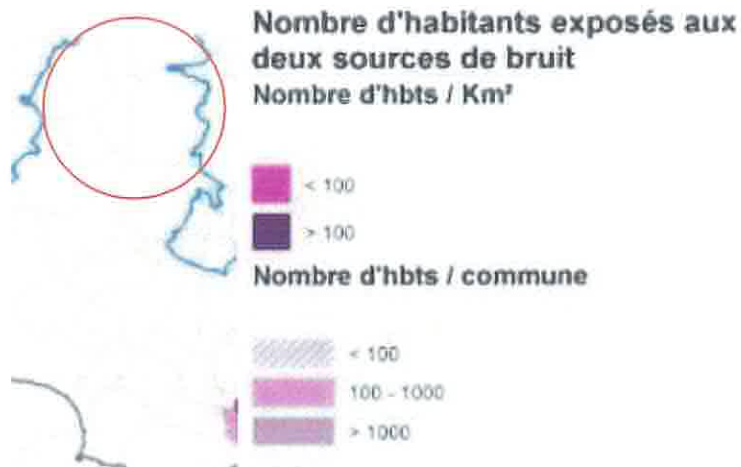
Superposition des zones de dépassement des valeurs seuil – Indicateur Lden



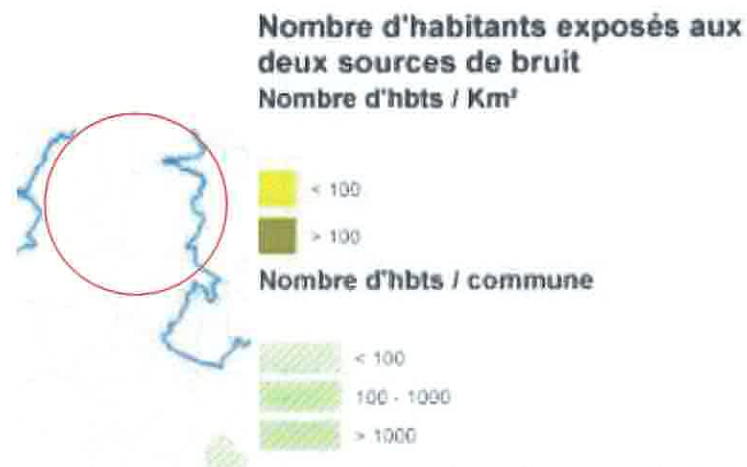
Superposition des zones de dépassement des valeurs seuil – Indicateur Ln



Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour un bruit routier ET ferroviaire – Indicateur Lden

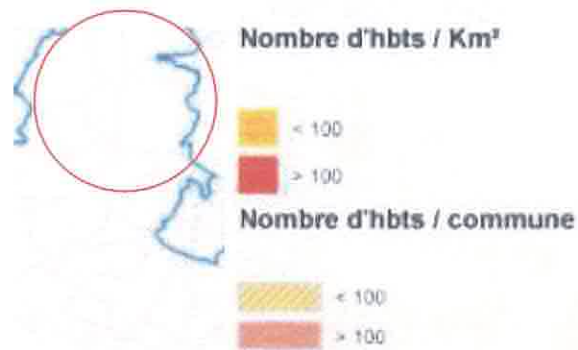


Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour un bruit routier ET aéronefs – Indicateur Lden

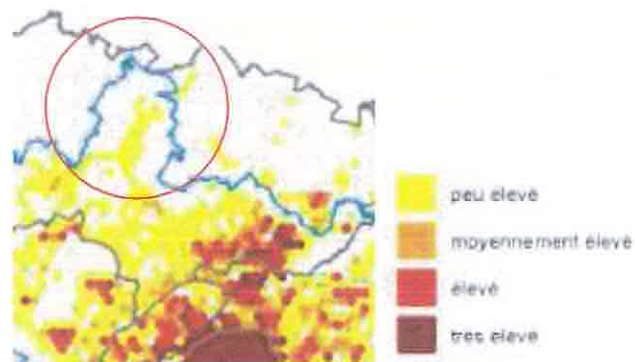


Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour un bruit fer ET aéronefs – Indicateur Lden

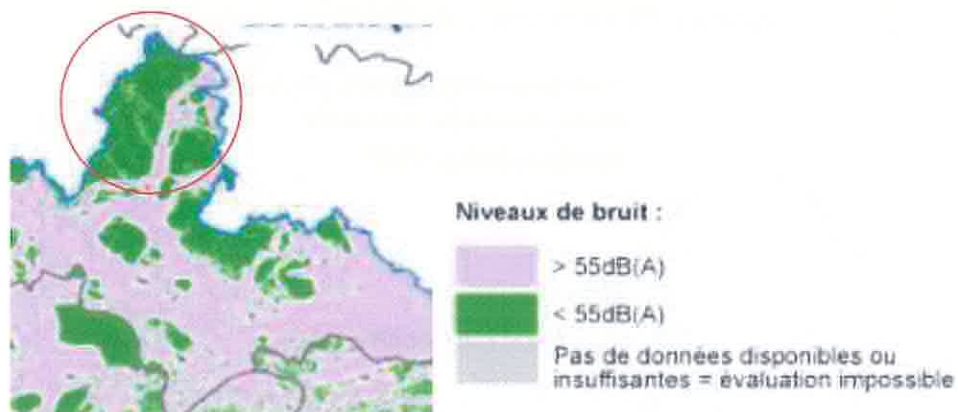
Nombre d'habitants exposés aux trois sources de bruit



Population exposée à un dépassement de la valeur seuil pour un bruit fer ET routier ET aéronefs – Indicateur Lden



Population exposée à des niveaux de bruit critique – Indice routier/fer/avions agrégé



Zones inférieures à 55 dB(A) pour les trois sources route/fer/avion

Trois cartes ci-dessous comportent des propositions de zones calmes, inscrites dans des ellipses rouges. Ces cartes figurent respectivement le Nord de la commune, son secteur centre et enfin son extrémité sud.

Ces zones calmes tiennent compte des impacts de bruit d'origine ferroviaire ou routière, de jour comme de nuit.

Principalement, il a été retenu comme critère de détermination des relevés phoniques inférieurs ou égaux à 55db(A) maximum.

Il a été tenu compte d'un critère, somme toute assez subjectif, portant sur la « qualité » de la vie, la possibilité d'entretenir des conversations sans forcer la voix et la possibilité pour l'organisme humain d'enregistrer les bruits environnementaux normaux sans caractère agressif (oiseaux, bruissement de feuilles...).

Cela ne signifie pas que ces critères de choix soient permanents et fixes, mais qu'ils sont observables durant l'essentiel de la journée...

La consultation de ces cartes de proposition montre que les secteurs déterminés pour être affectés en zones calmes couvrent principalement les zones périphériques Ouest non urbanisées mais dédiées surtout à l'activité agricole, voire sylvestre.



Carte secteur Nord



Carte secteur centre



Carte secteur Sud

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 (et postérieurement PLU)
- 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 PARMAIN 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.

Exemple d'orientations possibles

| 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 et 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 |
| Préconisation d'isolation acoustique structurelle ou périmétrique | 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. Il ne peut donc être envisagé qu'à l'échelle de la Communauté de Communes de la Vallée de l'Oise et des Trois Forêts.

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 oeuvre 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.

Bien entendu, la situation géographique de PARMAIN et son environnement propre et partagé avec sa voisine L'Isle Adam implique d'introduire la plus grande relativité dans le catalogue de recommandations produit

Exemple d'orientations possibles

| 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 déplacements | Moins de véhicules |
| Agir sur les conditions d'usage des modes de déplacements motorisés | Encourager les usages partagés des véhicules |

3.1.3. PLH

Le Plan Local d'Habitat (PLH) est un document d'élaboration et de mise en oeuvre des politiques locales de l'habitat qui définit les principes et les objectifs visant à la mise en oeuvre 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. Ce document programmatique est à concevoir à l'échelle de la Communauté de Communes si cela figure au rang des compétences transférées et des objectifs politiques énoncés.

Ce document sera à établir en s'appuyant sur :

- Les caractéristiques de la population,
- Le parc immobilier et à ses occupants,

- La construction

- La répartition du parc social par bailleurs sociaux.
- Le « locatif social »,
- Le locatif « privé »,
- Le parc de propriétaires occupants

3.2 Actions sur le bruit routier

3.2.1. Traitement des zones à enjeu du réseau départemental

La commune s'attachera à renforcer la coopération avec le Conseil général afin que celui-ci réalise sur les voies départementales des travaux d'insonorisation au moyen d'un enrobé adapté.

3.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal:

A/ Actions de maîtrise du trafic

- ☛ Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Pour assurer la maîtrise du trafic, la commune a conduit une politique de ralentissement de la circulation au moyen de dos d'âne et de zones « 30 ».

Le profil de la voirie se prête à cette politique, PARMAIN possédant beaucoup de petites rues, principalement autour du centre ville.

- ☛ Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir

La commune envisage de déployer davantage de dos d'âne et de ralentisseurs sur les axes principaux et d'étendre les zones « 30 ».

Le trafic automobile n'est déjà pas élevé, mais des actions peuvent être mises en œuvre en concertation avec la commune voisine de L'Isle Adam pour réguler la circulation dans le cadre d'un Plan intercommunal de déplacement.

Par ailleurs, hormis la desserte locale, le trafic de fret de transit devra être orienté en dehors des secteurs urbains et des zones calmes.

B/ Actions sur les vitesses de circulation

- ☛ Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Au cours des années écoulées, des ralentisseurs ont été installés, et des zones réglementées à 30 km/h instaurées. Ce sont là les mesures les plus efficaces correspondant au profil de voirie.

- ☛ Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir

Dans les années à venir, des ralentisseurs supplémentaires seront implantés, et les limites des zones « 30 » étendues.

MESURES PROPOSEES

Voir mesures 1 à 3 ci-après au chapitre 4

C/ Actions de limitation de la propagation

- ☛ Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Des plantations ont été réalisées là où le profil urbain le permettait.

- ☛ Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir

Des incitations à l'insonorisation des bâtiments et l'utilisation des emprises foncières pour implanter des murs végétaux seront introduites dans les règles d'urbanisme au moyen du PLU.

- Implantations de murs antibruit végétalisés
- Plantations de hauteurs variables

Voir mesure 4 au Chapitre 4

D/ Opérations de traitement acoustique des façades

- ☛ Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Aucune mesure significative planifiée de réalisée au cours des années passées

- ☛ Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir

La mise en place du nouveau PLU, dont l'étude va être lancée, accordera une place importante à des dispositifs de préservation acoustique des façades.

- Renforcement des isolations acoustiques extérieures (agrafage) et intérieures (doubles parois)

Voir mesures 5 à 7 au chapitre 4

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

E/ Actions de lutte contre les comportements inciviques –

- ☛ Actions réalisées au cours des 10 dernières années

Le maire dispose d'un arsenal juridique déjà mobilisé portant sur le bruit des deux roues, en liaison avec la Gendarmerie qui opère des contrôles réguliers...

Par ailleurs, un arrêté municipal régleme les ouvertures nocturnes de commerces et de débits de boissons.

En outre, les fêtes privées en plein air font l'objet d'une surveillance active de la Police municipale afin que le trouble soit limité pour le voisinage. Elles ne peuvent se prolonger à des heures tardives, et il est demandé aux personnes concernées de cesser toute émission sonore extérieure à compter d'une heure précise.

- Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement apportera des propositions en ce sens.

- Démontage des dispositifs produisant du bruit
- En lien avec les autorités judiciaires, mise en place de travaux d'intérêt général sur la commune liés à la protection 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 PARMAIN 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 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 en ce qui concerne les bruits engendrés par les chantiers et les travaux de jardinage
- Arrêtés ponctuels pour des fermetures de chantier trop bruyants.

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 est 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 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.

3.4 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.

Voir tableau au chapitre 5 ci-après

4. PRINCIPALES MESURES DU PPBE

| Mesure 1 / Bruit routier : Diminuer la vitesse de circulation routière | |
|--|--|
| Type | <p>Les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant (approximativement) la loi logarithmique suivante :</p> $20 * \log \frac{\text{Nouvelle Vitesse}}{\text{Ancienne Vitesse}}$ <p>Ainsi une diminution de la vitesse (en passant de 70 km/h à 50 km/h par exemple) entraîne une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A). Baisser la vitesse peut entraîner un changement dans la perception du bruit. Au dessus de 50 km/h le bruit est essentiellement lié au contact pneumatiques - chaussée, et en dessous de 50 km/h, le bruit est essentiellement d'origine mécanique. Il faudra toutefois faire attention à maintenir la circulation fluide et ne pas engendrer des phénomènes d'accélération/décélération.</p> |
| Action | <p>Sur la voirie, dont la municipalité est gestionnaire et possède un moyen d'action, la vitesse de circulation peut être diminuée. Des moyens préventifs (contrôle automatique de la vitesse instantanée sans verbalisation) peuvent être mis en place.</p> <p>Des ondes vertes (coordination des feux tricolores) peuvent être installées qui suppriment des phases d'accélération/décélération.</p> <p>Des « chicanes » à base de jardinières ou de mobiliers urbains peuvent être installées qui « cassent » les vitesses.</p> |
| Difficulté | <p>Une telle démarche impose de repenser l'ensemble du plan de circulation dans la ville.</p> <p>La création de ralentisseur réduit fortement la vitesse d'une manière ponctuelle. Ces ralentisseurs ont tendance à augmenter le niveau de bruit plutôt que de le réduire : à chaque ralentisseur il y a la création de trois sources de bruit complémentaires, une phase de décélération, le passage du ralentisseur (avec une émergence sonore plus ou moins importante en fonction de la nature du véhicule), et une phase d'accélération. Outre l'émergence sonore ajoutée, ces ralentisseurs ont aussi pour effet d'augmenter les émissions polluantes.</p> <p>Une chicane force le conducteur à réduire sa vitesse sans accélération/décélération. La réduction visuelle de la largeur des voies de circulation avec l'aide de marquage au sol est aussi efficace. Cette réduction visuelle des voies oblige le conducteur à réduire sa vitesse.</p> |
| Localisations | RD 4 et RD 64 principalement |
| Opportunités | Une fluidification du trafic s'accompagne d'une baisse de la pollution de l'air. |
| Pilote | Ville de Parmain |

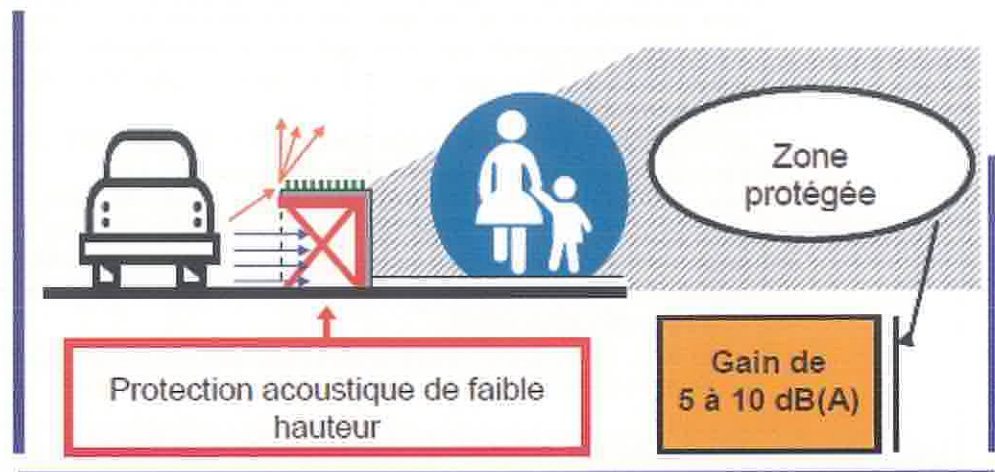
| Mesure 2 / Bruit routier : Mise en place de revêtements silencieux | |
|---|---|
| Type | <p>Le bruit routier a deux origines : le bruit lié au moteur en dessous de 50 km/h, le bruit lié au contact pneumatique/chaussée, appelé bruit de roulement au dessus de 50 km/h.</p> <p>Le choix du revêtement joue un rôle important sur le bruit de roulement. En milieu urbain le gain obtenu est moins important du fait des faibles vitesses. On constate cependant un changement dans la composition du spectre qui devient plus agréable à entendre.</p> <p>D'une manière générale, la qualité de l'enrobé joue un rôle important dans les niveaux de bruit, un enrobé dégradé entraînera des niveaux de bruit plus élevés que le même enrobé correctement entretenu.</p> <p>La mise en place de chaussées pavées est à proscrire.</p> |
| Action | <p>Diagnostiquer les chaussées dégradées ou supportant un trafic élevé et regarder la faisabilité de mise en oeuvre de chaussées acoustiques. La mise en oeuvre de tels procédés demande une étude acoustique plus fine.</p> |
| Difficulté | <p>Des problèmes d'entretiens peuvent apparaître, notamment le colmatage des porosités de la chaussée.</p> |
| Remarque | <p>La mise en place d'un carrefour de type giratoire en remplacement d'un carrefour de type simple (priorité à droite, « stop » ou « cédez le passage ») ou à feux permet, d'après les études disponibles à ce jour, une baisse de 0 à 3 dB(A) des niveaux sonores.</p> <p>En effet, un carrefour de type giratoire améliore la fluidité du trafic et engendre une diminution (ou une stabilité) des vitesses pratiquées par les automobilistes. Il faut souligner également qu'un aménagement de ce type entraîne presque systématiquement un renouvellement du revêtement routier.</p> <p>La mise en place de revêtements peu bruyants peut être une alternative à la mise en place d'écrans acoustiques ou de merlons. Son action se situe au niveau de la source de bruit mais reste limitée au vu des faibles vitesses pratiquées en centre ville. Le choix de la mise en place de revêtement peu bruyant suppose une maintenance de l'équipement adaptée au niveau de trafic de la voie concernée ainsi qu'une pérennité des performances du revêtement choisi.</p> <p>Le gain acoustique maximal que l'on puisse attendre est une réduction de 3 à 9 dB(A) entre un revêtement traditionnel et un revêtement peu bruyant en fonction également de la vitesse pratiquée.</p> <p>Le surcoût varie de 5 à 30 % par rapport à un enrobé classique.</p> |
| Localisations | <p>Ensemble de la voirie communale</p> |
| Opportunités | <p>Des fabricants de chaussée annoncent actuellement des chaussées permettant des gains de 6 à 8 dB(A) par rapport aux chaussées classiques. De telles performances méritent d'être étudiées avec intérêt.</p> <p>Des constructeurs annoncent également la mise en place de chaussées dépolluantes à base de TiO₂. Ces chaussées permettent de fixer une part de la pollution routière. Cette dernière est ensuite éliminée lors des événements pluvieux.</p> |
| Pilote | <p>Ville de Parmain et Conseil général</p> |

| Mesure 3 / Bruit ferroviaire: Diminuer la vitesse de circulation ferroviaire | |
|--|---|
| Type | <p>Les niveaux de bruit varient avec la vitesse en suivant (approximativement) la loi logarithmique suivante :</p> $30 * \log \left(\frac{\text{Nouvelle Vitesse}}{\text{Ancienne Vitesse}} \right)$ <p>Ainsi une diminution de la vitesse (en passant de 70 km/h à 50 km/h par exemple) entraîne une baisse des niveaux de bruit de l'ordre de 4 dB(A).</p> |
| Action | Mesures de ralentissement à mettre en place par la SNCF et RFF (Régulation de trafic) |
| Difficulté | <p>Une diminution de la vitesse des circulations ferroviaires, même limitée au territoire communal, est une opération compliquée : le réseau ferré est un système complexe qui met en connexion des linéaires importants, et des enjeux multiples.</p> <p>Evidemment, la mesure n'a pas d'effet à proximité immédiate des gares, mais uniquement sur les sections de roulage.</p> <p>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 PARMAIN devra envoyer un courrier à RFF, demandant</p> <ul style="list-style-type: none"> - La liste des PNB ferrés - Les actions mises en oeuvre au cours des dix dernières années - Les actions prévues dans les cinq prochaines années. |
| Localisations | Sillon situé sur le territoire de la commune de Parmain |
| Pilote | SNCF / RFF |

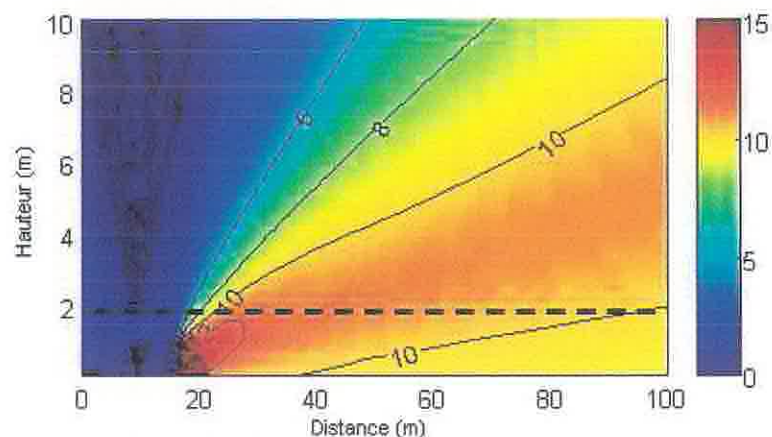
Mesure 4 / Bruit routier : Amélioration du confort acoustique en ville

Le CSTB développe des **écrans bas** tenant autant du mobilier urbain que de l'écran acoustique. Il s'agit ici d'améliorer le confort acoustique des riverains au niveau du trottoir et donc d'améliorer la qualité acoustique « à hauteur d'homme ». Ces écrans peuvent idéalement être utilisés le long d'axes urbains principaux développant une activité économique forte (terrasse de bar/restaurant, cafés, magasins ouverts sur la rue, abribus, square...). Le développement de la carte de bruit stratégique permet d'identifier des sites potentiels et de faire une première étude de faisabilité.

Type



Le développement de la carte de bruit stratégique permet d'identifier des sites potentiels et de faire une première étude de faisabilité.



Action

Sur la voirie, dont la municipalité est gestionnaire et possède un moyen d'action, la vitesse de circulation peut être diminuée. Des moyens préventifs (contrôle automatique de la vitesse instantanée sans verbalisation) peuvent être mis en place.
Des ondes vertes (coordination des feux tricolores) peuvent être installées qui suppriment des phases d'accélération/décélération.
Des « chicanes » à base de jardinières ou de mobiliers urbains peuvent être installées qui « cassent » les vitesses.

| | |
|---------------|--|
| Difficulté | Le coût de réalisation Est de l'ordre de 500 € du mètre linéaire. 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. |
| Remarque | Les écrans acoustiques placés entre la source et le récepteur, permettent de protéger les riverains contre les nuisances sonores des transports routiers. Les conditions du site déterminent le choix de l'écran. Les deux familles d'écrans sont d'une part les écrans acoustiques de panneaux et d'autre part les buttes de terre ou merlons. L'impact acoustique de l'écran sera fonction : <ul style="list-style-type: none"> • Des conditions du site. • Du type d'écran et des matériaux constituant les panneaux acoustiques. Le coût estimatif moyen sera d'environ 500€/m ² fourni posé pour un écran classique alors qu'il pourra être presque nul s'il s'agit de la mise en place d'un merlon de terre dans le cadre de travaux d'aménagements plus importants situés à proximité de la voie. |
| Localisations | Ensemble de la voirie communale, partout où le gabarit des voies l'autorise, et en respect de valeurs esthétiques |
| Opportunités | Autour du projet, des actions de communication fortes peuvent être engagées. |
| Pilote | Ville de Parmain |

Mesure 5 / Bruit routier et ferroviaire: Mise en place d'isolement acoustique de façade

| | |
|---------------|--|
| Type | Dans le cas de bruit routier ou ferroviaire, les travaux d'isolation de façade consistent essentiellement à changer les fenêtres existantes par des fenêtres dites acoustiques. Les travaux se déroulent de la façon suivante : <ul style="list-style-type: none"> _ diagnostic acoustique et aéraulique de l'habitation, _ avant métré des travaux à réaliser, _ réalisation des travaux, _ mesure de réception. |
| Action | Avec les cartographies réalisées, une identification des secteurs fortement impactés peut être faite. Un diagnostic acoustique des habitations peut être réalisé et des systèmes de subvention peuvent être mise en place. |
| Difficulté | Un coût d'environ 9 000 € par habitation est à prévoir |
| Localisations | Autour des RD 4 et RD 64 principalement |
| Opportunités | Dans le contexte des économies d'énergie, les travaux d'isolement thermique des habitations sont fortement recommandés. Il peut être judicieux de mener une politique ambitieuse de mise aux normes du parc immobilier en combinant thermique et acoustique. |
| Pilote | Ville de Parmain |

| Mesure 6 / Actions de prévention d'urbanisme liées au PLU | |
|---|--|
| Type | La décision de la commune de remplacer l'actuel POS par un PLU permet d'introduire la lutte contre le bruit dans les documents d'urbanisme : il s'agit d'autoriser des clôtures de hauteurs adaptées, de permettre des techniques d'épannelage des volumes construits, d'exclusions de certaines industries et trafics. Il s'agit également d'officialiser et de maintenir les zones calmes. |
| Difficulté | Le coût prévisionnel est de l'ordre de 10 K€ en frais d'études complémentaires. Ce surcoût peut néanmoins être intégré et absorbé en partie non négligeable dans le budget général de réalisation du PLU. |
| Localisations | Ensemble du territoire communal urbanisé et urbanisable. |
| Opportunités | La démarche permet de mettre l'ensemble des acteurs autour d'une même table pour effectuer un travail commun sur l'ensemble des paramètres. Le bruit est en effet la résultante de l'ensemble des composantes de la vie d'une commune. Cette démarche permet également l'ouverture de campagnes de communication et d'échanges avec la population. |
| Pilote | Ville de Parmain |

| Mesure 7 / Pérennisation des zones calmes | |
|---|---|
| Type | Notion de zone calme : « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, » dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. Les zones calmes peuvent résulter d'une volonté politique d'améliorer le confort de vie des citoyens sur certains sites (lieux de promenade, parcs, square, activité de loisir, lieux de recueillement) On distinguera deux types de zones : _ zones effectivement calmes à la lecture de la carte de bruit stratégique _ zones que l'on souhaite rendre plus calmes Ces zones devront malgré tout être préservées lors de nouveaux projets et peuvent faire l'objet de mise en valeur particulière. |
| Remarque | La définition de ces zones est un choix politique, traduit dans les documents d'urbanisme. 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 étant 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 |
| Pilote | Ville de Parmain |

5. MESURES DE SUIVI

| But | Indicateur | Objectif | Echéance | Acteurs |
|---|---|-----------------------------------|------------------|--|
| 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 2013 | Commune de Parmain, Gestionnaires |
| Suivi des actions | Nombre d'actions budgétées | 1 à 2 actions | | Commune, Gestionnaires |
| | Nombre d'actions finalisées/nombre d'actions inscrites au PPBE | Selon les actions retenues | | Commune, Gestionnaires |
| | Variation des surfaces de zones dépassant les valeurs réglementaires | | | Commune, Gestionnaires |
| | Pourcentage d'actions finalisées / nombre prévu dans PPBE | | | Commune, Intercommunalité, 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 | Réduction | | Commune, 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 de nouveaux établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne sont pas exposés au-delà des valeurs limites | Selon les actions retenues | | Commune, Gestionnaires |
| | Le nombre de nouveaux habitants et d'établissements sensibles 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 | Diminution | | 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 |

6. GLOSSAIRE

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.

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 :

o 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 23/04/1985.

o 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

o 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

o Mise en service de l'infrastructure

o 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.

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; (Il n'y en a pas à PARMAIN)

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.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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, administratif, pédagogiques, etc.) pour conserver le patrimoine naturel du site en bon état.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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 oeuvre 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.

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

ZRU :

Une Zone de redynamisation urbaine

(Il n'y en a pas à PARMAIN)

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.

7. SYNTHÈSE DES OBSERVATIONS FORMULÉES PENDANT L'ENQUÊTE PUBLIQUE

Conformément à la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement (adoptée en ratification de l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement) et à l'article R 572-9 du Code de l'Environnement, le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a été publié sur le site institutionnel de la Ville de Parmain (<http://www.ville.parmain.fr>) et mis à la disposition du public pour lecture à la mairie de Parmain, à la direction des services techniques du jeudi 14 février 2013 au lundi 15 février 2013 inclus.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement a appelé deux observations dûment exprimées et consignées, représentant trois personnes.

Deux personnes ont émis des commentaires s'agissant du bruit ferroviaire, notant que certains trains pouvaient être générateurs de bruit. Cependant, il apparaît utile de dissocier la donnée « source de bruit », la donnée « valeur du bruit » et la donnée « nombre de personnes impactées ». Il apparaît en effet que si certains trains peuvent se montrer bruyants, seules cinq personnes peuvent être sensibles à un dépassement des valeurs plafonds réglementaires diurnes (73db(A)) et aucune en valeur nocturne (65db(A)). Au regard de l'ensemble de la population parminoise, ces chiffres sont très faibles.

D'autre part, il est établi un parallèle entre importance du trafic et émissions sonores. Il importe de rapprocher cette réflexion du graphique situé en page 8 montrant un phénomène non pas d'addition du bruit, mais bien au contraire de confusion de celui-ci à l'intérieur de la norme la plus élevée. Quasiment tous les véhicules produisent un bruit équivalent, principalement aux abords de structures scolaires autour desquelles la vitesse de circulation est faible, ainsi que le bruit associé, les niveaux de bruit atteints ne sont donc pas directement influencés par la fréquentation.

Par ailleurs, il est évoqué la vitesse de circulation relevée aux abords de certains secteurs. Bien qu'il n'y ait pas corrélation automatique entre vitesse de déplacement et émissions sonores, des contrôles pourraient être opportunément réalisés, de manière à confirmer l'absence de lien entre les deux.

En outre, il est établi une corrélation entre sécurité routière et bruit de déplacement des véhicules automobiles.

Les deux démarches doivent être parfaitement distinguées, car elles sont de deux registres différents.

En revanche, des initiatives présentées dans le présent document peuvent concourir au renforcement du sentiment de sécurité individuelle et participer à l'impression de « calme » des Parminoises concernées.

Enfin, une observation est formulée entre le survol de la commune par des aéronefs en provenance de Roissy Charles De Gaulle ou à destination de la plateforme aéroportuaire.

La commune de PARMAIN est située en dehors de la zone dite PGS, Plan de Gène Sonore, publiée par Aéroport de Paris.

PARMAIN n'a été concernée par aucune analyse spécifique, ce qui n'est pas le cas de la commune de L'Isle-Adam, voisine et donc affectée de la même manière en étant inscrite dans les mêmes couloirs aériens. Les éléments d'analyse de celle-ci ont donc été ajoutés au présent de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement.

8. RESSOURCES DOCUMENTAIRES

Informations / références :

- Guide méthodologique du SETRA : « Production des cartes de bruit stratégiques des grands axes routiers et ferroviaires », août 2007.
- Note d'information n°78 du SETRA : « Calcul prévisionnel du bruit routier : Profils journaliers de trafic sur routes et autoroutes interurbaines », février 2007.
- Guide du CERTU : « Comment réaliser les cartes de bruit stratégiques en agglomération ? Mettre en oeuvre la directive 2002/49/CE », juillet 2006
- Brochure d'information du CIDB : « La directive sur le bruit dans l'environnement : plus qu'une obligation, une opportunité », 2006.
- BruitParif : « Etat des connaissances en matière d'évaluation du bruit dans l'environnement en Ile-de-France », septembre 2006.
- BruitParif : « L'action régionale en matière de lutte contre le bruit », septembre 2006.
- BruitParif : « Prise en compte du bruit des ICPE en régime autorisation dans la directive européenne 2002/49/CE et sa transposition en droit français », document provisoire, décembre 2006.
- Guide CERTU - SETRA - LCPC - CSTB : Bruit des infrastructures routières _ Méthode de calcul incluant les effets météorologiques », janvier 1997.
- Site www.bruit.fr, site internet du Centre d'Information et de Documentation sur le Bruit et du Conseil National du Bruit

Textes officiels :

- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et son annexe du 14 novembre 2007.

- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (JO du 5 avril 2006).
- Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes mentionnés au I de l'article R. 147-5-1 du code de l'urbanisme (JO du 8 avril 2006).
- Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme (JO du 26 mars 2006).
- Ratification de l'ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement (Jo du 27 octobre 2005).
- Code de l'environnement (Chapitre II - Evaluation, prévention et réduction du bruit dans l'environnement - articles L572-1 à L572-11).
- Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, JO du 14 novembre 2004.
- Directive 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

