Plan Local d'Urbanisme

Révision PLU

Commune de Chalifert

Département de Seine-et-Marne

Pièce n°0 : Annexes informatives

Date de prescription : 18 mars 2022

Date Arrêt-projet : 15 décembre 2022

Mise à l'enquête publique en date du : 1er septembre 2023

Date approbation : 17 janvier 2024

CDHU
au service du développement local

PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

Liberté
Égalité
Fraternité

Le préfet de Seine-et-Marne
Officier de la Légion d'Honneur,

Arrêté n° 2021/DDT/SEPR/122 mettant à jour la liste des risques à prendre en compte sur le territoire de la commune de Chalifert et les documents à consulter pour l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le Code de l'environnement et notamment ses articles L.125-5 et R.125-23 à R.125-27 relatifs à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ainsi que ses articles L.563-1 et R.563-1 à R.563-8-1 relatifs à la prévention du risque sismique ;

VU la Loi ELAN 2018-1021 du 23 novembre 2018 portant évolution du logement, de l'aménagement et du numérique et notamment l'article 68 créant la sous-section 2 « prévention des risques de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols » dans le Code de la construction et de l'habitation (articles L.112-20 à L112-25) ;

VU le décret n°2019-495 du 22 mai 2019 relatif à la prévention des risques mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements

VU le décret du président de la République en date du 15 janvier 2020 portant nomination de monsieur Thierry COUDERT Préfet de Seine-et-Marne (hors classe) ;

VU le décret du président de la République en date du 14 mai 2019, portant nomination de monsieur Cyrille LE VELY, sous-préfet et secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne (classe fonctionnelle II) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 21/BC/055 en date du 31 mai 2021 donnant délégation de signature à Monsieur Jean-Pascal BEZY, directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne par intérim à compter du 1er juin 2021 ;

VU l'arrêté préfectoral 2021/DDT/SAJ/005 en date du 02 juin 2021, portant subdélégation de signature à Monsieur Laurent BEDU, ingénieur en chef des ponts, des eaux et des forêts, adjoint au directeur ;

VU l'arrêté préfectoral 06/DAIDD/ENV n° 001 du 03 février 2006 déterminant la liste des communes pour lesquelles l'information sur les risques naturels et technologiques majeurs doit être délivrée aux acquéreurs et locataires de biens immobiliers, mis à jour par les arrêtés préfectoraux 06/DAIDD/ENV n° 189 du 11 juillet 2006, 06/DAIDD/ENV n° 195 du 28 août 2006, 07/DAIDD/ENV n° 11 du 06 mars 2007, 07/DAIDD/ENV n° 106 du 19 novembre 2007, 2009/DDEA/SEPR n°51 du 19 février 2009, 2009/DDEA/SEPR n° 583 du 22 octobre 2009,

2010/DDEA/SEPR n° 18 du 04 février 2010, 2010/DDEA/SEPR n° 127 du 12 mai 2010, 2010/DDT/SEPR n° 430 du 24 décembre 2010, 2011/DDT/SEPR n° 17 du 11 avril 2011, 2011/DDT/SEPR n° 234 du 13 mai 2011, 2011/DDT/SEPR n° 444 du 17 novembre 2011, 2011/DDT/SEPR n°480 du 08 décembre 2011, 2012/DDT/SEPR n°485 du 22 août 2012, 2012/DDT/SEPR n° 587 du 06 novembre 2012, 2013/DDT/SEPR n°7 du 04 février 2013, 2013/DDT/SEPR n°59 du 18 mars 2013, 2013/DDT/SEPR n°234 du 12 juin 2013, 2013/DDT/SEPR n°358 du 14 octobre 2013, 2013/DDT/SEPR n°476 du 16 décembre 2013, 2014/DDT/SEPR n°40 du 26 février 2014, 2015/DDT/SEPR n°197 du 18 septembre 2015, 2015/DDT/SEPR n°229 du 05 novembre 2015, 2018/DDT/SEPR n°142 du 05 juin 2018, 2018/DDT/SEPR/268 du 11 décembre 2018 et 2019/DDT/SEPR-14 du 1er février 2019 ;

VU l'arrêté préfectoral 2012/DDT/SEPR/150 du 02 mai 2012 mettant à jour la liste des risques à prendre en compte sur le territoire de la commune de Chalifert et les documents à consulter pour l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sur les risques naturels et technologiques majeurs ;

VU l'arrêté du 22 juillet 2020 définissant le contenu des études géotechniques à réaliser dans les zones exposées au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols (JO du 6 août 2020) ;

VU l'arrêté du 22 juillet 2020 relatif aux techniques particulières de construction dans les zones exposées au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols (JO du 05 août 2020);

VU l'arrêté du 22 juillet 2020 définissant les zones exposées au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols argileux (JO des 9 et 15 août 2020) ;

CONSIDÉRANT la carte des zones exposées au phénomène de mouvement de terrain différentiel consécutif à la sécheresse et à la réhydratation des sols mise à jour et approuvée le 22 juillet 2020 ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture et du directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;

ARRÊTE

Article premier : La commune de Chalifert est exposée aux risques naturels prévisibles de mouvements de terrain différentiels liés au phénomène de retrait-gonflement des argiles (aléa sécheresse), d'inondation et sismique.
Le dossier communal d'information annexé à l'arrêté préfectoral 2012/DDT/SEPR n°150 du 02 mai 2012 est remplacé par le dossier communal d'information annexé au présent arrêté.

Article 2 : La liste des arrêtés portant reconnaissance de l'état de catastrophe naturelle est consultable sur le site internet : https://www.georisques.gouv.fr/mes-risques/connaitre-les-risques-pres-de-chez-moi/

Article 3 :Les éléments nécessaires aux vendeurs et aux bailleurs pour l'établissement de l'état des risques naturels et technologiques utile à l'information des acquéreurs et des locataires de biens immobiliers sont consignés dans un dossier communal d'information annexé au présent arrêté et comprenant :

- une fiche synthétique précisant la nature ainsi que l'intensité des risques auxquels la commune est exposée et mentionnant les documents de référence auxquels le vendeur ou le bailleur peut se référer ;
- une carte départementale spécifique au risque sismique ;
- des documents cartographiques délimitant les zones exposées aux risques d'inondation et retrait-gonflement des argiles sur le territoire communal.

L'ensemble du dossier communal d'information est consultable en mairie, en préfecture et sous-préfecture.

Article 4 : Le présent arrêté sera notifié au maire de la commune de Chalifert et au président de la chambre départementale des notaires.
Le présent arrêté sera affiché en mairie de Chalifert
Le présent arrêté ainsi que ses modalités de consultation feront l'objet d'une mention dans le journal « Le Parisien ».
Il est également accessible sur le site internet des services de l'État en Seine-et-Marne :
Site internet / Rubrique Information des Acquéreurs et des Locataires

Article 5 : Le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne et le maire de la commune de Chalifert, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de Seine-et-Marne.

Une copie sera adressée à :
- M. le sous-préfet de Torcy
- M. le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne

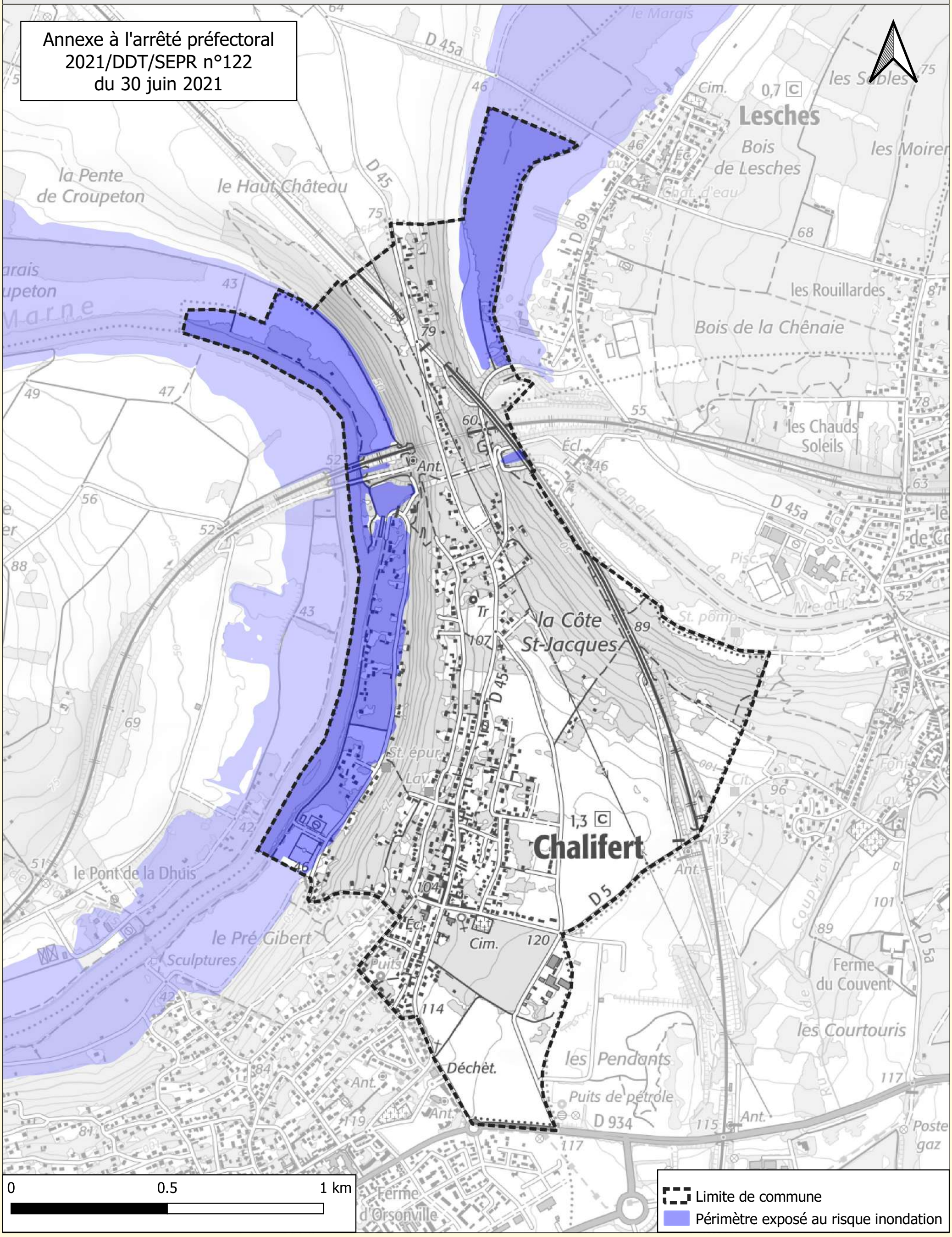
Melun, le 30 juin 2021

Le Préfet,
Pour le préfet, et par délégation,
Le directeur départemental des territoires adjoint
Laurent BEDU

Conformément à l'article R.421-1 du code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux, dans le délai de deux mois à compter de sa notification, devant le tribunal administratif de Melun. Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Monsieur le préfet de Seine-et-Marne. Cette démarche interrompt le délai de recours contentieux, ce dernier devant être introduit dans le délai de deux mois suivant une décision implicite ou explicite de l'autorité compétente.

Information des acquéreurs et locataires sur le risque inondation
Commune de Chalifert

Annexe à l'arrêté préfectoral
2021/DDT/SEPR n°122
du 30 juin 2021

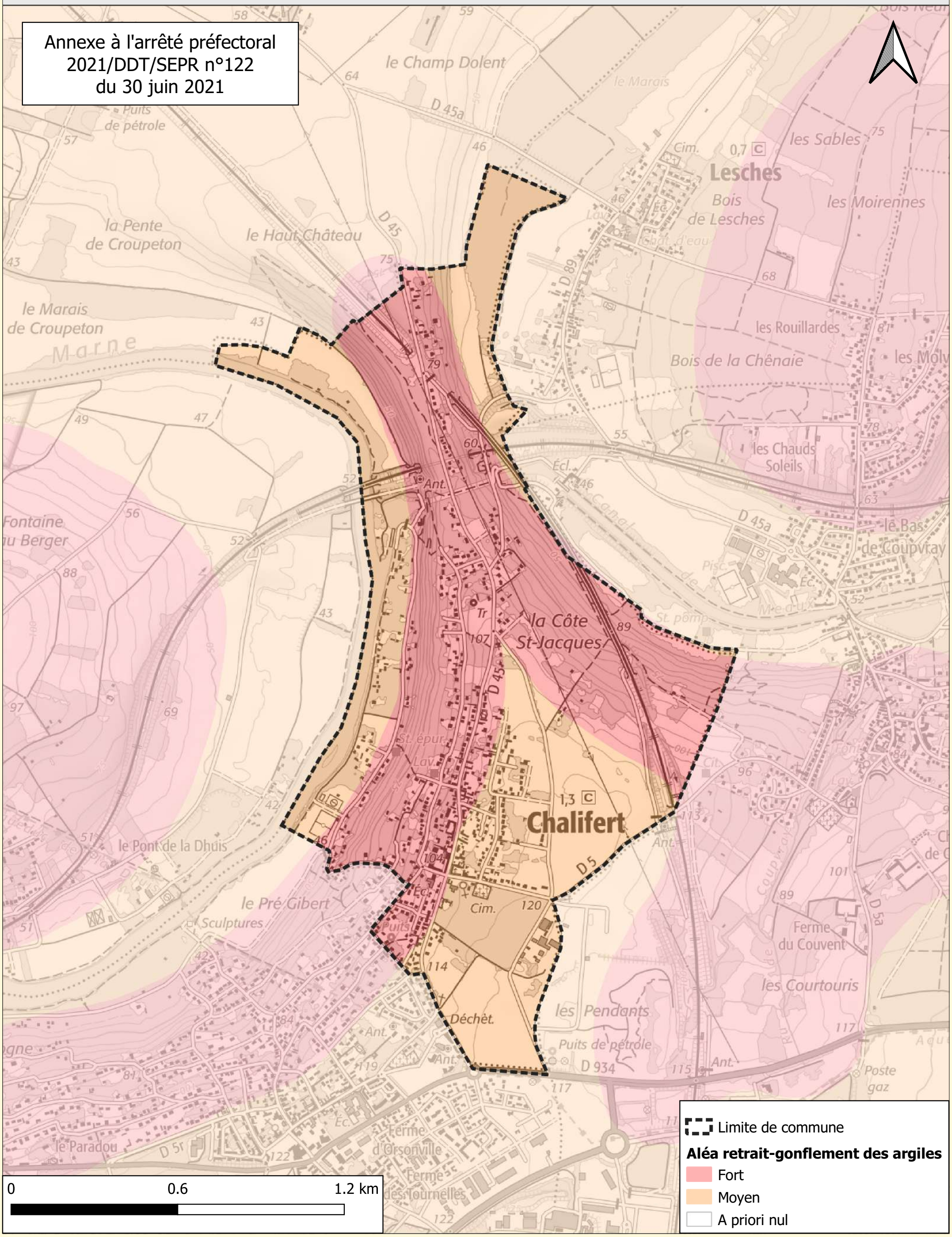


PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Source des données : DDT 77 *Fond cartographique numérique : ©IGN - BD-ADMIN® 2019* *©IGN - SCAN25® 2018*	*Conception-réalisation :DDT 77/SEPR/PRN/JoA*	
	Date : 29/06/2021	*Échelle (A3) : 1/11100*

Information des acquéreurs et locataires sur le risque sécheresse
Commune de Chalifert

Annexe à l'arrêté préfectoral
2021/DDT/SEPR n°122
du 30 juin 2021



PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE
Liberté
Égalité
Fraternité

Source des données : DDT 77, BRGM *Fond cartographique numérique : ©IGN - BD-ADMIN® 2019* *©IGN - SCAN25® 2018*	*Conception-réalisation :DDT 77/SEPR/PRN/JoA*	
	Date : 29/06/2021	*Échelle (A3) : 1/12490*

CONCESSION D'HYDROCARBURES ET CARRIERES

La commune de Chalifert est concernée par le périmètre de concession d'hydrocarbures liquides ou gazeux « Ile du Gord » accordée à PETROPEP jusqu'au 10 janvier 2013 et le périmètre C de la zone spéciale de recherche et d'exploitation de carrières définie par le décret du 11 avril 1969 dont la validité a été prolongée indéfiniment par la loi N°70-1 du 2 janvier 1970.

GAZ

Le territoire communal est traversé par une canalisation de gaz dont le service gestionnaire est :

Gaz de France
2 rue Pierre Timbaud
92238 GENNEVILLIERS Cedex

Fiche d'information relative aux risques présentés par les canalisations de transport de matières dangereuses intéressant la commune de CHALIFERT

1- Les différentes canalisations de transport intéressant la commune de CHALIFERT

La commune de CHALIFERT est concernée par plusieurs canalisations sous pression de transport de matières dangereuses, réglementées par l'arrêté du 4 août 2006 (NOR: INDI0608092A) du ministre d'Etat, ministre de l'intérieur et de l'aménagement du territoire, du ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer et du ministre délégué à l'industrie. Il s'agit de canalisations de transport de gaz exploitées par la société GRTgaz.

Le tracé est donné sur la carte ci-après. Pour toute information complémentaire et notamment obtenir une carte des tracés avec une échelle plus fine, il conviendra de se rapprocher directement de l'exploitant dont les coordonnées sont indiquées ci-dessous :

GRTgaz
Région Val de Seine
(26 rue de Calais – 75436 PARIS CEDEX 09
TEL. : 01.40.23.36.36)

Les renseignements mentionnés sur cette carte ne sauraient engager les organismes ayant contribué à son élaboration. Il s'agit d'un document informatif. La position mentionnée ne permet pas la localisation précise sur le terrain de certaines catégories de canalisations. Pour tous travaux à proximité des canalisations de transport, il est nécessaire d'effectuer auprès de l'exploitant concerné une demande de renseignement ou une déclaration d'intention de commencement de travaux conformément au décret n° 91-1147 du 14 octobre 1991 et à son arrêté d'application du 16 novembre 1994 ou de tout autre texte pouvant s'y substituer. De manière générale, les personnes souhaitant des informations plus précises sur les réseaux de canalisations sous pression sont invitées à se rapprocher de leurs exploitants respectifs.

2- Maîtrise de l'urbanisation

Les contraintes en matière d'urbanisme concernent les projets nouveaux relatifs aux établissements recevant du public (ERP) les plus sensibles et aux immeubles de grande hauteur (IGH). Ces contraintes s'apprécient au regard des informations figurant dans le tableau ci-après et qui sont issues des distances génériques disponibles pour le gaz :

Canalisations de transport de gaz exploitées par la société GRTgaz

Caractéristiques des canalisations	Zones justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation		Zone justifiant vigilance et information
	Zone permanente d'interdiction de toutes nouvelles constructions ou extensions d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes	Zone intermédiaire où des restrictions de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes existent	Zone d'information du transporteur de tout projet d'urbanisme
DN 250 et PMS 67,7 bar	5 m	75 m	100 m

Ces distances s'entendent de part et d'autre de l'axe de la canalisation considérée.

Zones justifiant des restrictions en matière de développement de l'urbanisation

La première distance délimite la zone dans laquelle toutes constructions ou extensions d'IGH et ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes sont interdites sans qu'il ne soit possible de revenir dessus.

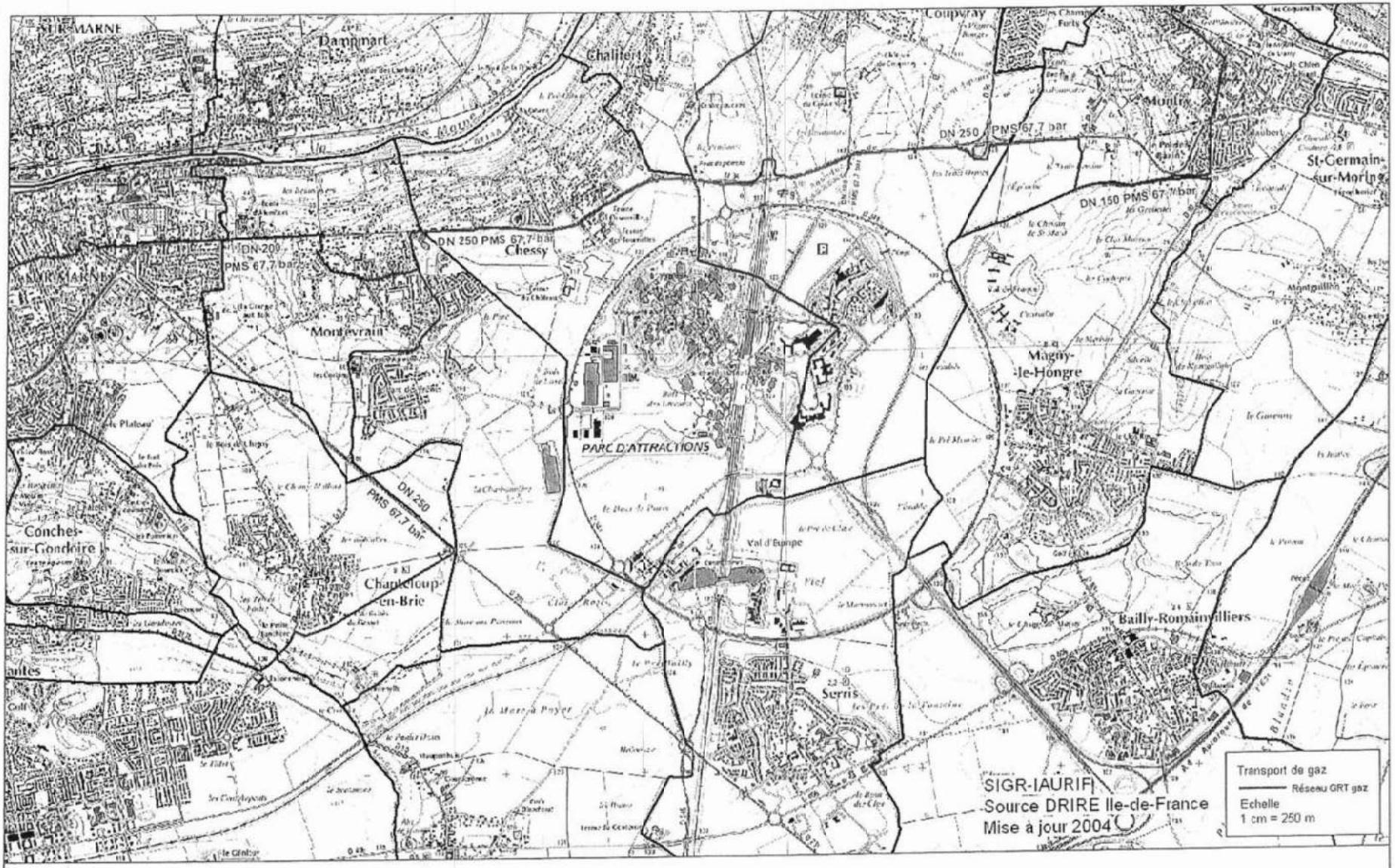
La zone intermédiaire nécessite que l'aménageur de chaque projet engage une étude pour s'assurer que les conditions de sécurité sont satisfaisantes au regard des risques présentés. Cette étude repose sur les caractéristiques de l'ouvrage de transport, de son environnement mais aussi du projet envisagé et du respect de certaines contraintes en matière de sécurité (modalité d'évacuation des personnes…). En outre, la mise en œuvre de mesure compensatoire de type physique sur l'ouvrage de transport (protection mécanique par dalle béton…) destinée à réduire l'emprise de cette zone en limitant la principale source de risque d'accident (travaux tiers) est à privilégier. Cependant, malgré la mise en place de mesures compensatoires et dans certaines conditions, l'interdiction de construction ou d'extension d'IGH et d'ERP susceptibles de recevoir plus de 100 personnes peut intervenir. La DRIRE devra être consultée a minima lors de la procédure de demande de permis de construire.

Zone justifiant vigilance et information

La distance la plus grande définit la zone dans laquelle une information du transporteur doit être réalisée pour tout projet d'urbanisme. Cette démarche doit permettre au transporteur de suivre l'évolution de l'environnement à proximité de ses ouvrages afin de renforcer le cas échéant leur niveau de sécurité.

En outre, cette zone doit servir de référence pour l'élaboration du plan communal de sauvegarde (PCS) et, le cas échéant, du document d'information communal sur les risques majeurs (DICRIM).

D'une manière générale et afin d'anticiper toutes difficultés, il convient d'avertir le plus en amont possible le transporteur de tout projet situé dans les zones figurant dans le tableau ci-dessus.



CANALISATIONS DE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES SOUS PRESSION

Commune de CHESSY (77 TORCY)

LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres (routes et voies ferrées) en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Ce dispositif réglementaire préventif permet de repérer les secteurs les plus affectés par le bruit. Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement et de santé, ainsi que les hôtels, venant s'édifier dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolement acoustique de façade.

En Seine-et-Marne, des arrêtés ont été pris en 1999, 2000 et 2001 pour classer en 5 catégories les infrastructures de transports terrestres, englobant les voies routières et les voies ferroviaires. Les hypothèses de trafic étaient fondées sur des prévisions à 20 ans.

L'arrêté n° 2022/DDT/SEPR/89 actualise les arrêtés de 1999, 2000 et 2001 et porte approbation du nouveau classement sonore des voies ferroviaires gérées par la RATP et SNCF Réseau ainsi que de la ligne 17 Nord, projetée par la Société du Grand Paris et de la ligne Charles-de-Gaulle Express, dans le département de Seine-et-Marne

Le tableau ainsi que la cartographie (issue de https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=991518b5-95f3-4661-ba22-901887ec28fc) donnent le classement des infrastructures de transports terrestres dans une des catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 ainsi que la largeur des secteurs affectés par le bruit :

Nom de l'infrastructure	*Catégorie de l'infrastructure*	*Largeur des secteurs affectés par le bruit*
RD 934	*3*	*100 mètres*
SNCF Noisy-le-Sec à Strasbourg	*2*	*250 mètres*
TGV Interconnexion	*2*	*250 mètres*

PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

Liberté
Égalité
Fraternité

Le Préfet de Seine-et-Marne
Chevalier de la Légion d'Honneur,
Officier de l'ordre national du Mérite,

Arrêté préfectoral 2022/DDT/SEPR/89
portant approbation du nouveau classement sonore des voies ferroviaires
gérées par la RATP et SNCF Réseau
ainsi que de la ligne 17 Nord, projetée par la Société du Grand Paris,
dans le département de Seine-et-Marne et de la ligne Charles-de-Gaulle Express

VU le Code de l'environnement, et notamment ses articles L. 571-10, et R. 571-32 à R. 571-43 ;

VU le Code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles L. 111-11, L. 111-11-1 et L. 111-11-2, R. 111-4-1 et R. 111-23-1 à R. 111-23-3 ;

VU le Code de l'urbanisme et notamment ses articles R. 151-53 et R. 153-18 ;

VU le décret du Président de la République en date du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Lionel BEFFRE, préfet de Seine-et-Marne ;

VU l'arrêté du 30 mai 1996 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 modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 ;

VU les arrêtés préfectoraux du département de Seine-et-Marne n° 99/DAI/1/CV/019 du 15 février 1999, 99/DAI/1/CV/048 du 12 mars 1999, 99/DAI/1/CV/070 du 19 avril 1999, 99/DAI/1/CV/102 du 19 mai 1999, 99/DAI/1/CV/207 du 24 décembre 1999, 99/DAI/1/CV/208 du 24 décembre 1999, 2000/DAI/1/CV/083 du 12 mai 2000 et 01/DAI/1/CV/046 du 23 mars 2001, relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit, assortis des pièces annexées ;

VU l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements de santé ;

VU l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les hôtels ;

VU l'arrêté du 25 avril 2003 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement ;

VU le recensement des infrastructures devant faire l'objet d'un classement sonore ou d'une actualisation de leur classement sonore, effectué par la RATP, SNCF Réseau et la Société du Grand Paris sur leur réseau existant ou projeté respectif et réalisé pour le compte du Préfet, ainsi que la proposition de classement sonore à leur appliquer ;

VU la consultation des communes du 24 juin 2021 au 24 septembre 2021, et les avis formulés ;

CONSIDÉRANT que le classement sonore des infrastructures gérées par la RATP et SNCF Réseau dans le département de Seine-et-Marne a lieu d'être actualisé compte tenu des évolutions structurelles du réseau, des évolutions du trafic l'empruntant, des évolutions dans les perspectives de développement du trafic projeté et du développement urbain autour de ces infrastructures ;

CONSIDÉRANT qu'il convient de classer les infrastructures projetées par la Société du Grand Paris, en application de l'article R571.32 du code de l'environnement, et notamment la ligne 17 qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par décret n°2017-186 du 14 février 2017 et qui comprendra des sections aériennes dont une en Seine-et-Marne, sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot ainsi que la ligne Charles-de-Gaulle (CDG) Express, qui traverse la commune de Mitry-Mory et qui a fait l'objet d'une DUP le 19 décembre 2008, prorogée par le décret n°2018 du 19 novembre 2018.

SUR proposition du secrétaire général de la préfecture et du directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;

ARRETE

Article 1er :

Les arrêtés préfectoraux du département de Seine-et-Marne n° 99/DAI/1/CV/019 du 15 février 1999, 99/DAI/1/CV/048 du 12 mars 1999, 99/DAI/1/CV/070 du 19 avril 1999, 99/DAI/1/CV/102 du 19 mai 1999, 99/DAI/1/CV/207 du 24 décembre 1999, 99/DAI/1/CV/208 du 24 décembre 1999, 2000/DAI/1/CV/083 du 12 mai 2000 et 01/DAI/1/CV/046 du 23 mars 2001, relatifs au classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit sont modifiés conformément aux dispositions du présent arrêté, pour les communes impactées par le classement sonore des voies de la RATP, de SNCF Réseau et de la Société du Grand Paris listées à l'annexe I.

Article 2 :

La catégorie du classement sonore des infrastructures de transports terrestres est définie en application des dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 sus-visé.

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

Niveau sonore de référence L_{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L_{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure [1]
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m
60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Niveau sonore de référence L_{Aeq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence L_{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximale des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure
L > 84	L > 79	1	300 m
79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	10 m

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NF S 31-130 " cartographie du bruit en milieu extérieur ", à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement et à une distance de 10 mètres de l'infrastructure, pour les voies en tissu ouvert[2] (ce qui est le cas des voies ferrées faisant l'objet du présent arrêté).

Si les niveaux sonores de référence évalués pour chaque période, diurne (6 h – 22 h) et nocturne (22 h – 6 h), conduisent à classer une infrastructure ou un tronçon d'infrastructure dans deux catégories différentes, l'infrastructure ou le tronçon de l'infrastructure est classée dans la catégorie la plus bruyante.

Les tronçons d'infrastructures qui disposent d'une protection acoustique par couverture ou par tunnel n'ont pas lieu d'être classés.

1 Pour les infrastructures ferroviaires, la distance est mesurée à partir du rail le plus proche
2 La notion de tissu ouvert est définie dans la norme NF S 31-130

Article 3 :

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté relèvent de SNCF Réseau, de la RATP et de la Société du Grand Paris.
Chaque infrastructure ou tronçon d'infrastructure de ce réseau, classé au titre du classement sonore, est listé en annexe 1 du présent arrêté avec la liste des communes concernées pour chaque tronçon, le début et la fin du tronçon classé, sa catégorie et la largeur du secteur affecté par le bruit associé à la catégorie.
Toutes les zones urbanisées traversées par les voies de la RATP, de SNCF Réseau et de la Société du Grand Paris sont en tissu ouvert (la précision ne sera donc pas indiquée dans l'annexe 1).

La cartographie des infrastructures classées ainsi que des secteurs affectés par le bruit associé est annexée au présent arrêté (annexe 2).

La cartographie dynamique des infrastructures classées et des secteurs affectés par le bruit associé est disponible sur le site internet de la préfecture de Seine-et-Marne :

https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Classement-sonore-des-infrastructures-terrestres

Article 4 :

Les bâtiments d'habitation, les établissements d'enseignement, de santé et les hôtels à construire, ainsi que les parties nouvelles de ces types de bâtiments existants, situés dans les secteurs affectés par le bruit des infrastructures classées à l'article 3, doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément à l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Article 5 :

Les maires des communes concernées veillent à ce que soient annexés au plan local d'urbanisme, dans un délai de 2 mois, par un arrêté de mise à jour :
- les arrêtés de classement sonore concernant la commune
- la cartographie des secteurs situés au voisinage des infrastructures de transports terrestres classées dans l'une des 5 catégories du classement sonore,
- les prescriptions d'isolement acoustique édictées,
- et la référence des arrêtés préfectoraux correspondants avec l'indication des lieux où ils peuvent être consultés.

Article 6 :

Le présent arrêté fait l'objet d'une publication dans le recueil des actes administratifs de la Préfecture de Seine-et-Marne et affiché pendant un mois dans les mairies des communes listées en annexe.

Article 7 :

Conformément à l'article R.421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou notification, devant le tribunal administratif de Melun, adressé par courrier au 43 rue du Général de Gaulle – 77 000 Melun ou par l'application « télérecours citoyens » accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Monsieur le préfet de Seine-et-Marne. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse.

Le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emporte décision implicite de rejet de cette demande.

Dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet.

Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours.

Article 8 :

Le secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne, les sous-préfets de Meaux, Torcy, Fontainebleau et Provins, le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne, les maires des communes impactées et listées en annexe 1.4 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de Seine-et-Marne.

- 8 JUIL. 2022

Lionel BEFFRE

Annexe 1

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans les tableaux ci-après, comptée de part et d'autre des voies, à partir du bord extérieur du rail le plus proche.

1.1 - Classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par la RATP

Nom de l'infrastructure	**Début du tronçon (gare)**	**Fin du tronçon (gare)**	**Catégorie**	**Largeur du secteur affecté par le bruit**	**Communes concernées (traversées et/ou impactées)**
RER A4	Noisy-Champs	Noisiel	3	100 m	Champs-sur-Marne Noisiel
RER A4	Noisiel	Lognes	3	100 m	Noisiel Lognes
RER A4	Lognes	Torcy	3	100 m	Lognes Torcy
RER A4	Torcy	Bussy-Saint-Georges	3	100 m	Torcy Bussy-Saint-Martin Collégien Bussy-Saint-Georges
RER A4	Bussy-Saint-Georges	Val d'Europe	3	100 m	Bussy-Saint-Georges Jossigny
RER A4	Val d'Europe	Marne la Vallée Chessy	3	100 m	Jossigny Montévrain Serris Chessy

1.2 - Classement sonore de la future ligne 17 réalisée par la Société du Grand Paris

Nom de l'infrastructure	Début du tronçon	Fin du tronçon	Catégorie	Largeur du secteur affecté par le bruit	Commune concernée
Ligne 17	A la sortie du tunnel au Mesnil-Amelot (PK 29+571)	Au terminus au Mesnil-Amelot (PK 30+355)	4	30 m	Le Mesnil-Amelot

1.3 - Classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par SNCF Réseau et de la future ligne CDG Express

N° ligne	N° tronçon	Début	Fin	Vitesse	Catégorie actuelle	Catégorie proposée	Largeur du secteur affecté par le bruit	Communes de Seine et Marne traversées ou impactées
1000 SNCF de Paris Est à Mulhouse d'Emerainville à Longueville	1206	VILLIERS SUR MARNE (94)	PONTAULT-COMBAULT	140	1	3	100	EMERAINVILLE ; PONTAULT-COMBAULT
	1207.0	EMERAINVILLE	ROISSY EN BRIE	140	1	3	100	EMERAINVILLE ; ROISSY EN BRIE
	1207.1	ROISSY EN BRIE	GRETZ-ARMAINVILLIERS	140	1	3	100	ROISSY EN BRIE ; OZOIR LA FERRIERE ; GRETZ-ARMAINVILLIERS
	1211	GRETZ-ARMAINVILLIERS	VERNEUIL L'ETANG	150	2	3	100	GRETZ-ARMAINVILLIERS ; PRESLES EN BRIE ; COURQUETAINE ; LIVERDY EN BRIE ; OZOUER LE VOULGIS ; CHAUMES EN BRIE ; YEBLES ; GUIGNES ; VERNEUIL L'ETANG
	1212	VERNEUIL L'ETANG	LONGUEVILLE	150	2	3	100	VERNEUIL L'ETANG ; AUBEPIERRE-OZOUER-LE-REPOS ; QUIERS (impactée) ; MORMANT ; GRANDPUITS-BAILLY-CARROIS ; NANGIS ; RAMPILLON ; VANVILLE ; SOGNOLLES EN MONTOIS ; MAISON ROUGE ; LIZINES (impactée) ; SAINT LOUP DE NAUD ; LONGUEVILLE
2000 SNCF de Gretz-Armainvilliers à Tournan-en-Brie	1614	GRETZ-ARMANIVILLIERS	TOURNAN EN BRIE	90	4	4	30	GRETZ-ARMANIVILLIERS ; TOURNAN EN BRIE
5000 TGV-EST de Chelles à Dhuisy	1400	VAIRES SUR MARNE	VAIRES SUR MARNE	160	/	2	250	VAIRES SUR MARNE
	1400.1	VAIRES SUR MARNE	MESSY	300	/	2	250	VAIRES SUR MARNE ; POMPONNE ; VILLEVAUDE ; CARNETIN (impactée) ; ANNET SUR MARNE ; CLAYE SOUILLY ; FRESNE SUR MARNE (impactée) ; MESSY
	1401	MESSY	DHUISY	320	/	2	250	MESSY ; CHARNY ; SAINT-MESMES (impactée) ; VILLEROY ; IVERNY ; CHAUCONIN NEUFMONTIERS ; LE PLESSIS L'EVEQUE (impactée) ; MONTHYON ; PENCHARD ; BARCY ; CHAMBRY ; VARREDDES ; ETREPILLY ; CONGIS SUR THEROUANNE ; TROCY EN MULTIEN ; LE PLESSIS PLACY ; LIZY SUR OURCQ ; OCQUERRE ; MAY EN MULTIEN (impactée) ; CROUY SUR OURCQ ; VENDREST ; COULOMBS EN VALOIS ; GERMIGNY SOUS COULOMBS ; DHUISY
70000 SNCF de Noisy-le-sec à Strasbourg de Chelles à Citry	1013	GAGNY (93)	CHELLES	160	1	2	250	CHELLES
	1015	CHELLES	VAIRES SUR MARNE	160	1	2	250	CHELLES ; BROU SUR CHANTEREINE ; VAIRES SUR MARNE
	1016.0	VAIRES SUR MARNE	VAIRES SUR MARNE	160	1	2	250	VAIRES SUR MARNE
	1016.1	VAIRES SUR MARNE	POMPONNE	160	1	2	250	VAIRES SUR MARNE ; POMPONNE ; TORCY (impactée) ; SAINT THIBAULT DES VIGNES (impactée) ; LAGNY SUR MARNE (impactée)
	1017	POMPONNE	ESBLY	160	1	2	250	POMPONNE ; LAGNY SUR MARNE (impactée) ; THORIGNY SUR MARNE ; DAMPMART ; MONTEVRAIN (impactée) ; CHESSY (impactée) ; CHALIFERT ; LESCHES (impactée) ; COUPVRAY ; ESBLY
	1018.0	ESBLY	VILLENOY	160	1	2	250	ESBLY ; ISLES LES VILLENOY ; CONDE SAINTE LIBIAIRE (impactée) ; MAREUIL LES MEAUX (impactée) ; VILLENOY
	1018.1	VILLENOY	MEAUX	150	1	2	250	MAREUIL LES MEAUX (impactée) ; VILLENOY ; MEAUX
	1021	MEAUX	TRILPORT	150	1	3	100	MEAUX ; POINCY ; TRILPORT
	1022.0	TRILPORT	GERMIGNY L'EVEQUE	120	1	3	100	TRILPORT ; GERMIGNY L'EVEQUE
	1022.1	GERMIGNY-L'EVEQUE	USSY SUR MARNE	150	1	3	100	GERMIGNY-L'EVEQUE ; ARMENTIERES EN BRIE ; CHANGIS SUR MARNE ; USSY SUR MARNE
	1022.2	USSY SUR MARNE	CITRY	160	1	3	100	USSY SUR MARNE ; LA FERTE SOUS JOUARRE ; CHAMIGNY ; LUZANCY ; MERY SUR MARNE ; NANTEUIL SUR MARNE ; SAACY SUR MARNE ; CITRY ; ~~REUIL EN BRIE~~ (n'est plus impactée)
226000 TGV NORD-EUROPE De Moussy-le-Neuf à Othis	2401.1 (confondu avec tronçon 2998,0 de la L 226310)	MOUSSY LE NEUF	MOUSSY LE NEUF	230	2	2	250	MOUSSY LE NEUF
	2402	MOUSSY LE NEUF	OTHIS	300	2	2	300	MOUSSY LE NEUF ; OTHIS
226310 TGV Interconnexion Est	2430	MAUREGARD	LE MESNIL-AMELOT	230	2	3	100	MAUREGARD ; LE MESNIL-AMELOT
	2431.0	TREMBLAY EN France (93)	MITRY MORY	230	2	2	250	MITRY MORY
	2431.1	MITRY MORY	MESSY	270	2	2	250	MITRY MORY ; GRESSY ; MESSY
	2432	MESSY	ANNET SUR MARNE	270	2	2	250	MESSY ; CLAYE SOUILLY ; FRESNES SUR MARNE ; ANNET SUR MARNE
	2433	ANNET SUR MARNE	CHESSY	270	2	2	250	ANNET SUR MARNE ; FRESNES SUR MARNE ; JABLINES ; CHALIFERT ; LESCHES (impactée) ; COUPVRAY ; CHESSY
	2434	CHESSY	PRESLES EN BRIE	270	2	2	250	CHESSY ; SERRIS ; JOSSIGNY ; VILLENEUVE SAINT DENIS ; NEUFMOUTIERS EN BRIE ; FAVIERES ; TOURNAN EN BRIE ; PRESLES EN BRIE
	2436 = 2978	PRESLES EN BRIE	PRESLES EN BRIE	270	2	2	250	PRESLES EN BRIE
	2998.0 (confondu avec tronçon 2401.1 de la L 226000)	MOUSSY LE NEUF	MOUSSY LE NEUF	230	4	5	10	MOUSSY LE NEUF
	2998.1	MOUSSY LE NEUF	CHENNEVIERES LES LOUVRES (95)	230	4	5	10	MOUSSY LE NEUF

N° ligne	N° tronçon	Début	Fin	Vitesse	Catégorie actuelle	Catégorie proposée	Largeur du secteur affecté par le bruit	Communes de Seine et Marne traversées ou impactées
229000 SNCF Paris – Crépy en Valois « La plaine à Hirson »	2321.3	MITRY MORY	MITRY MORY	150	2	2	250	MITRY MORY ; VILLEPARISIS (impactée) ;
	2323	MITRY MORY	COMPANS	140	2	2	250	MITRY-MORY ; COMPANS
	2323	THIEUX	ROUVRES	140	2	3	100	THIEUX ; NANTOUILLET ;JUILLY ; SAINT-MARD ; MARCHEMORET ; ROUVRES
746000 De Corbeil Essonnes à Montereau	5027.0	CORBEIL ESSONNES (91)	DAMMARIE LES LYS	120	2	4	30	SAINT FARGEAU PONTHIERRY ; ~~SEINE PORT~~ (n'est plus impactée) ; BOISSISE LE ROI ; DAMMARIE LES LYS ; ~~BOISSETTES~~ (n'est plus impactée) ; MELUN
	5027.1	DAMMARIE LES LYS	MELUN	80	2	2	250	DAMMARIE LES LYS (impactée) ; MELUN
	5028.0	MELUN	MELUN	140	2	2	250	MELUN ; LA ROCHETTE (impactée)
	5028.1	MELUN	VULAINES SUR SEINE	120	2	2	250	MELUN ; LA ROCHETTE ; VAUX LE PENIL ; LIVRY SUR SEINE ; CHARTRETTES ; BOIS LE ROI (impactée) ; FONTAINES LE PORT ; SAMOIS SUR SEINE (impactée) ; FONTAINEBLEAU (impactée) ; HERICY ; VULAINES SUR SEINE
	5029	VULAINES SUR SEINE	VARENNES SUR SEINE	120	2	2	250	VULAINES SUR SEINE ; SAMOREAU ; THOMERY (impactée) ; CHAMPAGNE SUR SEINE ; VERNOU LA CELLE SUR SEINE ; SAINT MAMMES (impactée) ; ~~MORET LOING ET ORVANNE (ECUELLES)~~ (n'est plus impactée) ; LA GRANDE PAROISSE ; VARENNES SUR SEINE
750000 De Moret-sur-Loing à Souppes-sur-Loing	5151	MORET LOING et ORVANNE	SOUPPES SUR LOING	160	2	2	250	MORET LOING et ORVANNE (MORET SUR LOING et VENEUX LES SABLONS) ; FONTAINEBLEAU ; MONTIGNY SUR LOING ; BOURRON MARLOTTE ; GREZ SUR LOING ; LA GENEVRAYE (impactée) ; SAINT PIERRE LES NEMOURS ; NEMOURS (impactée) ; BAGNEAUX SUR LOING ; LA MADELEINE SUR LOING ; SOUPPES SUR LOING
752000 TGV Combs-la-Ville à Saint-Louis	5141	CRISENOY	VERGIGNY (89)	300	1	1	300	CRISENOY ; FOUJU ; MOISENAY ; BLANDY ; SIVRY COURTRY ; CHATILLON LA BORDE ; LA CHAPELLE GAUTHIER ; LE CHATELET EN BRIE ; LES ECRENNES ; PAMFOU ; VALENCE EN BRIE ; ECHOUBOULAINS ; LA GRANDE PAROISSE ; FORGES ; MONTEREAU FAULT YONNE ; SAINT GERMAIN LAVAL (impactée) ; MAROLLES SUR SEINE ; BARBEY ; MISY SUR YONNE ; LA TOMBE (impactée) ; GRAVON ; BALLOY (impactée)
	5170	COUBERT	CRISENOY	270	1	1	300	COUBERT ; COURQUETAINE ; SOLERS ; SOIGNOLLES EN BRIE ; LISSY (impactée) ; CHAMPDEUIL ; SAINT GERMAIN LAXIS ; CRISENOY
752100 TGV interconnexion Sud-Est de Moisenay à Servon	2440.1	SANTENY (94)	GRISY-SUISNES	270	1	1	300	SERVON ; BRIE-COMTE-ROBERT ; CHEVRY-COSSIGNY ; GRISY-SUISNES
	2979	GRISY-SUISNES	COUBERT	270	1	1	300	GRISY-SUISNES ; COUBERT ; PRESLES EN BRIE (impactée)
830 000 de Combs-la-Ville à La Brosse-Montceaux (sud de la Seine) SNCF Paris à Marseille	5009.4	MONTGERON (91)	COMBS-LA-VILLE	120	1	2	250	COMBS LA VILLE
	5010	COMBS-LA-VILLE	LIEUSAINT	160	1	2	250	COMBS-LA-VILLE ; LIEUSAINT
	5011.0	LIEUSAINT	MELUN	160	2	2	300	LIEUSAINT ; MOISSY-CRAMAYEL ; SAVIGNY LE TEMPLE ; CESSON ; VERT SAINT DENIS ; LE MEE SUR SEINE; DAMMARIE LES LYS ; MELUN
	5011.1 = 5027.1	MELUN	MELUN	80	1	2	250	DAMMARIE LES LYS (impactée) ; MELUN
	5012.0 = 5028	MELUN	MELUN	140	1	2	250	MELUN
	5012.1	MELUN	AVON	160	1	2	250	MELUN ; LA ROCHETTE ; LIVRY SUR SEINE (impactée) ; CHARTRETTES (impactée) ; BOIS LE ROI ; SAMOIS-SUR-SEINE (impactée) ; FONTAINEBLEAU ; AVON
	5013	AVON	MORET LOING ET ORVANNE	160	1	2	250	AVON ; FONTAINEBLEAU ; THOMERY ; CHAMPAGNE SUR SEINE (impactée) ; MORET LOING ET ORVANNE (VENEUX LES SABLONS)
	5014	MORET LOING ET ORVANNE	MONTEREAU FAULT YONNE	160	2	2	250	MORET LOING ET ORVANNE (VENEUX LES SABLONS et ECUELLES) ; SAINT MAMMES ; VERNOU LA CELLE SUR SEINE (impactée) ; LA GRANDE PAROISSE ; VARENNES SUR SEINE ; MONTEREAU FAULT YONNE
	5031	MONTEREAU FAULT YONNE	SENS (89)	160	2	3	250	MONTEREAU FAULT YONNE ; VARENNES SUR SEINE ; ESMANS ; CANNES-ECLUSE ; LA BROSSE MONTCEAUX ; MAROLLES SUR SEINE (impactée) ; BARBEY (impactée)
CDG Express		MITRY MORY	MITRY MORY	140	1	2	250	MITRY MORY ; VILLEPARISIS (impactée)

1.4 – Liste des communes concernées par le classement sonore ferroviaire

ANNET SUR MARNE
ARMENTIERES EN BRIE
AUBEPIERRE OZOUER LE REPOS
AVON
BAGNEAUX SUR LOING
BALLOY
BARBEY
BARCY
BLANDY
BOIS LE ROI
BOISSETTES
BOISSISE LA BERTRAND
BOISSISE LE ROI
BOURRON MARLOTTE
BRIE COMTE ROBERT
BROU SUR CHANTEREINE
BUSSY SAINT GEORGES
BUSSY SAINT MARTIN
CANNES ECLUSE
CARNETIN
CESSON
CHALIFERT
CHAMBRY
CHAMIGNY
CHAMPAGNE SUR SEINE
CHAMPDEUIL
CHAMPS SUR MARNE
CHANGIS SUR MARNE
CHARNY
CHARTRETTES
CHATILLON LA BORDE
CHAUCONIN NEUFMONTIERS
CHAUMES EN BRIE
CHELLES
CHESSY
CHEVRY COSSIGNY
CITRY
CLAYE SOUILLY
COLLEGIEN
COMBS LA VILLE
COMPANS
CONDE SAINTE LIBIAIRE
CONGIS SUR THEROUANNE
COUBERT
COULOMBS EN VALOIS
COUPVRAY
COURQUETAINE
CRISENOY
CROISSY BEAUBOURG
CROUY SUR OURCQ
DAMMARIE LES LYS
DAMPMART
DHUISY
ECHOUBOULAINS
ECUELLES
MORET LOING et ORVANNE
EMERAINVILLE
ESBLY
ESMANS
ETREPILLY
FAVIERES
FONTAINE LE PORT
FONTAINEBLEAU
FORGES
FOUJU
FRESNES SUR MARNE
GERMIGNY LEVEQUE
GERMIGNY SOUS COULOMBS
GRANDPUITS BAILLY CARROIS
GRAVON
GRESSY
GRETZ ARMAINVILLIERS
GREZ SUR LOING
GRISY SUISNES
GUIGNES (ex Guignes Rabutin)
HERICY
ISLES LES VILLENOY
IVERNY
JABLINES
JOSSIGNY
JUILLY

LA BROSSE MONTCEAUX
LA CHAPELLE GAUTHIER
LA FERTE SOUS JOUARRE
LA GENEVRAYE
LA GRANDE PAROISSE
LA MADELEINE SUR LOING
LA ROCHETTE
LA TOMBE
LAGNY SUR MARNE
LE CHATELET EN BRIE
LE MEE SUR SEINE
LE MESNIL AMELOT
LE PLESSIS L'EVEQUE
LE PLESSIS PLACY
LES ECRENNES
LESCHES
LIEUSAINT
LISSY
LIVERDY EN BRIE
LIVRY SUR SEINE
LIZINES
LIZY SUR OURCQ
LOGNES
LONGUEVILLE
LUZANCY
MAISON ROUGE
MARCHEMORET
MAREUIL LES MEAUX
MAROLLES SUR SEINE
MAUREGARD
MAY EN MULTIEN
MEAUX
MELUN
MERY SUR MARNE
MESSY
MISY SUR YONNE
MITRY MORY
MOISENAY
MOISSY CRAMAYEL
MONTEREAU FAUT YONNE
MONTEVRAIN
MONTGE EN GOELE
MONTHYON
MONTIGNY SUR LOING
MORET SUR LOING
MORET LOING ET ORVANNE
MORMANT
MOUSSY LE NEUF
NANDY
NANGIS
NANTEUIL LES MEAUX
NANTEUIL SUR MARNE
NANTOUILLET
NEMOURS
NEUFMOUTIERS EN BRIE
NOISIEL
OCQUERRE
OTHIS
OZOIR LA FERRIERE
OZOUER LE VOULGIS
PAMFOU
PENCHARD
POINCY
POMPONNE
PONTAULT COMBAULT
PRECY SUR MARNE
PRESLES EN BRIE
QUIERS
RAMPILLON
REAU
REUIL EN BRIE
ROISSY EN BRIE
ROUVRES
SAACY SUR MARNE
SAINT FARGEAU PONTHIERRY
SAINT GERMAIN LAVAL
SAINT GERMAIN LAXIS
SAINT JEAN LES DEUX JUMEAUX
SAINT LOUP DE NAUD
SAINT MAMMES
SAINT MARD
SAINT MESMES
SAINT PIERRE LES NEMOURS
SAINT THIBAULT DES VIGNES
SAMMERON
SAMOIS SUR SEINE
SAMOREAU
SAVIGNY LE TEMPLE
SAVINS
SEINE PORT
SEPT SORTS
SERRIS
SERVON
SIVRY COURTRY
SOGNOLLES EN MONTOIS
SOIGNOLLES EN BRIE
SOLERS
SOUPPES SUR LOING
THIEUX
THOMERY
THORIGNY SUR MARNE
TORCY
TOURNAN EN BRIE
TRILPORT
TROCY EN MULTIEN
USSY SUR MARNE
VAIRES SUR MARNE
VALENCE EN BRIE
VANVILLE
VARENNES SUR SEINE
VARREDDES
VAUX LE PENIL
VENDREST
VENEUX LES SABLONS
MORET LOING ET ORVANNE
VERNEUIL L'ETANG
VERNOU LA CELLE SUR SEINE
VERT SAINT DENIS
VILLENEUVE SAINT DENIS
VILLENOY
VILLEPARISIS
VILLEROY
VILLEVAUDE
VULAINES SUR SEINE
YEBLES

Annexe 2

Cartographie du classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par SNCF Réseau et la RATP, du projet de ligne 17 de la Société du Grand Paris et du projet CDG Express

Cartographie consultable également sur le site de la préfecture à l'adresse suivante :

https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Classement-sonore-des-infrastructures-terrestres

LE BRUIT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS TERRESTRES

L'objectif des cartes de bruit est d'établir un état des lieux du niveau d'exposition des populations au bruit.

les niveaux de bruit sont exprimés par les indicateurs de bruit :

- *Lden (moyenne pondérée sur 24h - jour, soir, nuit), qui donne un poids plus important au bruit émis le soir (+5 dB(A)) et la nuit (+10 dB(A)),*
- *et Ln (moyenne pendant la période nocturne de 22h à 6h).*

La cartographie interactive est tenue à disposition du public par la DDT à l'adresse suivante :

https://carto2.geo-ide.din.developpement-durable.gouv.fr/frontoffice/?map=06955d43-6ae4-47d8-84fa-ce5a7b83fdcb

PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

Liberté
Égalité
Fraternité

Le Préfet de Seine-et-Marne
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

Arrêté n° 2022/DDT/SEPR/249
portant approbation des cartes de bruit des infrastructures autoroutières concédées dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules dans le département de Seine-et-Marne

Vu la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002, relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit ;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

Vu le décret du Président de la République en date du 14 mai 2019 portant nomination de Monsieur Cyrille LE VELY, administrateur civil hors classe, sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

Vu le décret du Président de la République en date du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Lionel BEFFRE, Préfet de Seine-et-Marne (hors classe) ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières situées en Seine-et-Marne et recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté n° 22/BC/045 du 27 juillet 2022 donnant délégation de signature à Monsieur Cyrille LE VÉLY, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne et organisant sa suppléance ;

Vu les données cartographiques communiquées par les sociétés APRR, le 28 février 2022, et SANEF, les 8 mars, 14 avril 2022 et 21 juin, pour les infrastructures autoroutières concédées du département de Seine-et-Marne ;

Considérant que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

Considérant que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture et du directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;

ARRÊTE

Article 1er :

Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4e échéance des axes routiers nationaux concédés (autoroutes) sur les sections dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules/an :

Autoroutes concédées à APRR (Autoroutes Paris-Rhin-Rhône)		
Nom de l'infrastructure	**Débutant**	**Finissant**
A5	Vert-Saint-Denis	Gravon
A5a	Lieusaint	Vert-Saint-Denis
A5b	Réau	Évry-Grégy-sur-Yerres
A6	Arbonne-la-Forêt	Égreville
A77	Poligny	Souppes-sur-Loing
A105	Réau / A5b	Vert-Saint-Denis / N105

Autoroutes concédées à la SANEF (Société des Autoroutes du Nord et de l'Est de la France)		
A1	Mauregard	Mauregard
A4	Champs-sur-Marne/Émerainville	Dhuisy
A140	Quincy-Voisins	Bouleurs/Quincy-Voisins

Article 2 : contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

I Des documents graphiques, listés ci-après :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit, appelées cartes « de type a », indiquant la graduation de l'exposition au bruit à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A)
  1 – selon l'indicateur Lden (sur 24 h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
  2 – selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;

- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :
  1 où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires
  2 où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires

II Les cartes sont accompagnées :
- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.
- d'estimations :
  - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
  - d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles, dus à l'exposition au bruit, mentionnés à l'article R. 572-6 du Code de l'environnement
  - de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : publication

Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site INTERNET des services de l'État de Seine-et-Marne, à l'adresse suivante :
https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Cartographie-et-prevention-du-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres

Les documents sont consultables à la Direction départementale des territoires, au service Environnement et Prévention des risques, à l'adresse suivante :
288 rue Georges Clemenceau, Parc d'Activités – 77 000 Vaux-le-Pénil

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine et Marne.

Article 4 : notification

Les cartes de bruit sont transmises aux gestionnaires en vue de l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement correspondant.

Article 5 : recours

Conformément à l'article R.421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou notification, devant le tribunal administratif de Melun, adressé par courrier au 43 rue du Général de Gaulle – 77 000 Melun ou par l'application « télérecours citoyens » accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Monsieur le préfet de Seine-et-Marne. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse.

Le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emporte décision implicite de rejet de cette demande.

Dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet.

Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours.

Article 6 : exécution

Le préfet de Seine-et-Marne et le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Île-de-France ainsi qu'au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Écologique.

Melun, le 27 OCT. 2022

Le Préfet,

Le Préfet,
Pour le Préfet et par délégation,
Le Secrétaire Général de la préfecture,

Cyrille LE VÉLY

PRÉFET
DE SEINE-ET-MARNE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction Départementale des Territoires

Le Préfet de Seine-et-Marne
Chevalier de la Légion d'honneur
Officier de l'ordre national du Mérite

Arrêté n° 2023/DDT/SEPR/24 portant approbation des cartes de bruit des infrastructures routières et autoroutières non concédées dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, dans le département de Seine-et-Marne

Vu la directive européenne 2002/49/CE du Parlement et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant des méthodes communes d'évaluation du bruit;

Vu le Code de l'Environnement, notamment ses articles L 572-1 à L 572-11 et R 572-1 à R 572-12 ;

Vu le décret du Président de la République en date du 14 mai 2019 portant nomination de Monsieur Cyrille LE VELY, administrateur civil hors classe, sous-préfet hors classe, secrétaire général de la préfecture de Seine-et-Marne ;

Vu le décret du Président de la République en date du 30 juin 2021 portant nomination de Monsieur Lionel BEFFRE, Préfet de Seine-et-Marne (hors classe) ;

Vu l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

Vu l'arrêté préfectoral du 21 décembre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures routières situées en Seine-et-Marne et recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules ;

Vu l'arrêté préfectoral du 26 octobre 2018 portant approbation au titre de l'échéance 3 de la directive 2002/49/CE des cartes de bruit des infrastructures ferroviaires situées en Seine-et-Marne et recevant un trafic annuel supérieur à 30 000 trains;

Vu les données communiquées par le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement le 11 janvier 2023, dans le cadre du réexamen et, le cas échéant, de la révision des cartes de bruit stratégiques du réseau routier non concédé et du réseau ferroviaire du département de Seine-et-Marne ;

Considérant que les cartes de bruit doivent être réexaminées et, le cas échéant, révisées, au moins tous les 5 ans ;

Considérant que ce réexamen a conduit à une révision de la cartographie des infrastructures routières recevant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules et des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains ;

Sur proposition du secrétaire général de la préfecture et du directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne ;

ARRÊTE

Article 1er :

I. Sont arrêtées les cartes de bruit stratégiques de 4ème échéance des infrastructures routières suivantes, sur les sections dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules/an :

1°) axes routiers nationaux non concédés

Autoroutes non concédées et routes nationales		
Nom de l'infrastructure	**Débutant**	**Finissant**
A104	Mitry-Mory	Collégien
A140	Quincy-Voisins	Villenoy
A6	Saint-Fargeau-Ponthierry	Saint-Germain-sur-Ecole
N104	Lieusaint	Lognes/Noisiel
N105	Melun	Vert-Saint-Denis
N1104	Mauregard	Compans
N19	Brie-Comte-Robert	Servon
N2	Mitry-Mory	Rouvres
N3	Villeparisis	Chauconin-Neufmontiers
N330	Villenoy	Saint-Pathus
N36	Crisenoy	Villiers-sur-Morin
N37	Cély (D372)	Perthes / Saint-Germain-sur-Ecole (A6)
N4	Pontault-Combault (D604)	Montceaux-les-Provins

2°) axes routiers départementaux

Routes départementales		
Nom de l'infrastructure	**Débutant**	**Finissant**
D1005D	Magny-le-Hongre (D344)	Coupvray (D934)
D104 (93)	Gournay-sur-Marne (impact sur Champs-sur-Marne)	Gournay-sur-Marne (impact sur Champs-sur-Marne)
D105	Villeparisis (D603)	Villeparisis (A104)
D105B	Thorigny-sur-Marne	Dampmart
D10P	Noisiel (D217B)	Saint-Thibault-des-Vignes (A104)
D10P	Lognes (D499)	Lognes (A4)
D116	Carrefour de la Croix de Toulouse (Fontainebleau)	Carrefour de la Croix de Toulouse (Fontainebleau)
D117 (93) / D224 (77)	Montfermeil (93)	Chelles
D13	Othis	Dammartin-en-Goële
D132	Melun (D606)	Dammarie-les-Lys (av. A. France)
D138	Fontainebleau (D606)	Samois-sur-Seine (D210)
D142	Fontainebleau (D607)	Pringy (D607)
D152	La Chapelle-la-Reine (D36)	Ury (accès A6)
D199	Champs-sur-Marne	Torcy
D210	Fontainebleau (D606)	Samoreau (D39)
D212	Claye-Souilly (N3)	Compans (N1104)
D224	Chelles (D34)	Chelles/Montfermeil (D117 du 93)
D226	Chelles	Chelles
D228	Quincy-Voisins (D436)	Boutigny (D33)
D231	Lagny-sur-Marne	Pézarches
D231	Jouy-le-Châtel	Provins (D619)
D239	Esbly (D5)	Montry (D934)
D306	Lieusaint/Moissy-Cramayel (D402)	Melun (D606)
D319	Brie-Comte-Robert (D50E1)	Coubert (D471)
D330	Grégy-les-Meaux (av. Henri Duflocq)	Meaux (D603)
D34	Chelles	Claye-Souilly
D344	Coupvray (limite Magny-le-Hongre)	Coupvray (D934)
D344P	Bailly-Romainvilliers	Bailly-Romainvilliers
D345	Serris	Serris
D346	Nandy	Nandy
D346	Cesson (D82)	Melun / Le Mée-sur-Seine (rond-point)
D34A	Torcy (D10P)	Chelles (D934)
D34A	Chelles (D224)	Brou-sur-Chantereine (D934)
D34E	Claye-Souilly (D34)	Claye-Souilly (N3)
D35	Bussy-Saint-Georges (D406)	Bussy-Saint-Georges (Bd de Lagny)
D351	Ozoir-la-Ferrière (D354)	Ozoir-la-Ferrière (niveau N4)
D354	Ozoir-la-Ferrière	Ozoir-la-Ferrière
D360	Mareuil-les-Meaux (rond-point de sortie de l'A140)	Meaux (D603)
D370	Champs-sur-Marne	Champs-sur-Marne
D372	Cély (limite 91)	Melun (D606)
D39	Melun (Quai d'Alsace-Lorraine)	Melun (Quai du Maréchal Foch)
D4 (94) / D604 (77)	La Queue-en-Brie (94)	entrée Pontault-Combault (D604)
D401	Dammartin-en-Goële / Rouvres	Saint-Soupplets (N330)
D402	Pézarches	Coulommiers
D402/D1402	Moissy-Cramayel (A5B)	Lieusaint
D403	Montereau-Fault-Yonne (D1403)	Montereau-Fault-Yonne (D133)

D404	Fresnes-sur-Marne	Villevaudé
D404	Dammartin-en-Goële	Saint-Mard
D405	Penchard (N330)	Varreddes (rue Moreau Duchesne)
D405A	Meaux (D603)	Meaux/Poincy (D405)
D406	Collégien/Ferrières-en-Brie	Bussy-Saint-Georges
D408	Maincy / Vaux-le-Pénil (D605)	Sivry-Courtry (A5)
D408	Fontenailles	Nangis
D411	Cannes-Écluse / Montereau-Fault-Yonne (D1403)	Marolles-sur-Seine (rond-point d'accès A5)
D418	Torcy (D217B)/ Saint-Thibault-des-Vignes	Lagny-sur-Marne
D418	Pomponne	Thorigny (D105B)
D436	Couilly-Pont-aux-Dames (D934)	Quincy-Voisins (D228)
D471	Lissy	Collégien/Croissy-Beaubourg
D499	Lognes	Noisiel (D199)
D5	Esbly (D5D)	Villenoy (accès A140)
D50	Lieusaint (D402)	Nandy (D346)
D50	Seine-Port (D82)	Saint-Fargeau-Ponthierry (D50E2)
D50E2	Saint-Fargeau-Ponthierry (D50)	Pringy (D607)
D51	Pontault-Combault (77)	La Queue-en-Brie (94)
D51E1	Lésigny (N104)	Lésigny (sortie de N104)
D57	Moissy-Cramayel (D402)	Combs-la-Ville (N104)
D5D	Coupvray (D934)	Esbly (D5)
D603	Villeparisis	Villeparisis
D603	Chauconin-Neufmontiers	Meaux
D603	Meaux	La Ferté-sous-Jouarre
D604	Pontault-Combault	Pontault-Combault
D605	Melun	Pamfou (D227)
D605	Montereau-Fault-Yonne (D210)	Montereau-Fault-Yonne (D403)
D605	Montereau-Fault-Yonne (D28)	Esmans (D606)
D606 (ex N6)	Melun (D306)	Fontainebleau (D138)
D606 (ex N6)	Fontainebleau (D607)	Fontainebleau (D210)
D606 (ex N6)	Fontainebleau (D607)	La Brosse-Montceaux
D607 (ex N7)	Saint-Fargeau-Ponthierry	Villiers-en-Bière (D372)
D607 (ex N7)	Barbizon	Saint-Pierre-lès-Nemours (D240
D607 (ex N7)	Nemours	Souppes-sur-Loing
D619	Evry-Grégy-sur-Yerres (A5B)	Yèbles
D619	Provins (D231)	Melz-sur-Seine
D636	Rubelles (D471)	Saint-Germain-Laxis (A5)
D637 (ex N37)	Cély-en-Bière (D472)	Barbizon (D607)
D82	Cesson (D346)	Seine-Port (D50)
D84	Mitry-Mory	Mitry-Mory
D9	Mitry-Mory (A104)	Compans (D212)
D934	Chelles	Pomponne (A104)
D934	Saint-Thibault-des-Vignes (A104)	Chailly-en-Brie
D970 (93) = D370 (77)	Noisy-le-Grand (93)	Champs-sur-Marne (77)

Routes qui devront figurer dans le PPBE du département en raison de leur proximité avec des routes départementale

C_Chanteloup-en-Brie	3 tronçons dans l'axe de la D231
C_Esbly	1 tronçon sur ancien tracé D239
C_Fontainebleau	2 tronçons à Fontainebleau, le long de la D607 (accès à des parkings au carrefour de l'Epine)
C_Grisy-Suisnes	3 tronçons intersectant la D319
C_Lagny-sur-Marne	1 tronçon le long de la D934 (sortie)
C_Montévrain	1 tronçon entre les 2 voies de la D231
C_Ozoir-la-Ferrière	1 tronçon sur la D471 (sortie vers la D350)
C_Saint-Thibault-des-Vignes	4 tronçons (sortie D234)
C_Vert-Saint-Denis	1 tronçon entre les 2 voies de la D306

3°) axes routiers de la commune de Brie-Comte-Robert

- rue du Général Leclerc

4°) axes routiers de la commune de Chelles

- avenue du Maréchal Foch
- avenue de la Résistance

5°) axes routiers de la commune de Meaux

- avenue du Président Salvador Allende
- avenue de la République
- route de Varreddes
- avenue du Maréchal Joffre

6°) axes routiers de la commune de Melun

- rue de Dammarie
- rue Dajot
- boulevard Henri Chapu
- rue Saint-Barthélémy
- avenue du Général Patton
- Avenue du 31e Régiment d'Infanterie
- rue de Gaillardon
- rue du Général de Gaulle, entre l'intersection avec la rue Bancel et l'avenue de Meaux)
- avenue de Meaux (jusqu'à l'intersection avec avec la rue Pierre Brun)
- rue Saint-Liesne
- place Saint-Jean
- Boulevard Gambetta

7°) axes routiers gérés par la CA du Val d'Europe à Bailly Romainvilliers

- boulevard de l'Europe

8°) axes routiers gérés par la CA du Val d'Europe à Chessy

- boulevard du Grand Fossé

9°) axes routiers gérés par la CA du Val d'Europe à Coupvray

- boulevard du Grand Fossé

10°) axes routiers gérés par la CA du Val d'Europe à Serris

- Boulevard la Méridienne (à partir du rond-point d'intersection avec la D345) et boulevard de l'Europe (jusqu'à la limite communale avec Bailly-Romainvilliers)
- Avenue Paul Séramy

II. Sont arrêtées les cartes de bruit de 4ème échéance des infrastructures ferroviaires suivantes :

Régie autonome des transports parisiens (RATP)		
Voie ferrée conventionnelle		
Nom de l'infrastructure	**Débutant**	**Finissant**
RER A	Champs-sur-Marne	Chessy

SNCF Réseau			
Voies ferrées conventionnelles			
N° de ligne	**Ligne**	**Débutant**	**Finissant**
1 000	Paris-Est à Mulhouse-Ville (lignes E et P)	Émerainville	Gretz-Armainvilliers
2.000	Gretz-Armainvilliers à Sézanne (lignes E et P)	Gretz-Armainvilliers	Tournan-en-Brie
70 000	Paris-Est – Strasbourg-Ville (lignes P et E)	Chelles	Citry
76 000	Aulnay-sous-Bois à Roissy	Le Mesnil-Amelot	Le Mesnil-Amelot
229 000	La Plaine à Hirson et Anor frontière (Paris – Crépy-en-Valois) (lignes B et K)	Mitry-Mory	Mitry-Mory
830 000	Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles (Paris – Montereau via Moret : RER R et D)	Combs-la-Ville	La Brosse-Montceaux
Lignes à grande vitesse			
5000	Paris-Est à Strasbourg (LGV NORD-EST)	Chelles	Dhuisy
226000	LGV NORD-Europe	Moussy-le-Neuf	Othis
752000	Combs-la-Ville à Saint-Louis (LGV Interconnexion-EST)	Moisenay	Gravon
752100	Villeneuve-Saint-Georges à la bifurcation de Moisenay (LGV SUD-EST)	Servons	Moisenay

Article 2 : contenu des cartes de bruit stratégiques

Les cartes de bruit comprennent :

I Des documents graphiques, listés ci-après :

- deux représentations graphiques des zones exposées au bruit, appelées cartes « de type a » , indiquant la graduation de l'exposition au bruit à l'aide des courbes isophones avec un pas de 5 dB(A)
  1 – selon l'indicateur Lden (sur 24 h) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus ;
  2 – selon l'indicateur Ln (en période de nuit) allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus ;

- deux représentations graphiques des zones de dépassement de valeurs limites, appelées cartes « de type c » qui concernent les bâtiments d'habitation, ainsi que les établissements de soins et de santé ou d'enseignement :
  1 où l'indicateur Lden dépasse 68 dB(A) pour les voies routières et 73 dB(A) pour les voies ferroviaires
  2 où l'indicateur Ln dépasse 62 dB(A) pour les voies routières et 65 dB(A) pour les voies ferroviaires

II Les cartes sont accompagnées :
- d'un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration.
- d'estimations :
  - du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation, du nombre d'établissement d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
  - d'une évaluation du nombre de personnes affectées par les effets nuisibles, dus à l'exposition au bruit, mentionnés à l'article R. 572-6 du Code de l'environnement
  - de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs Lden supérieures à 55, 65 et 75 dB(A).

Article 3 : publication

Le présent arrêté et les cartes de bruit sont mises en ligne sur le site INTERNET des services de l'État de Seine-et-Marne. à l'adresse suivante :
https://www.seine-et-marne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-et-cadre-de-vie/Bruit/Cartographie-et-prevention-du-bruit-des-infrastructures-de-transports-terrestres

Les documents sont consultables à la Direction départementale des territoires, au service Environnement et Prévention des risques, à l'adresse suivante :
288 rue Georges Clemenceau, Parc d'Activités - 77000 Vaux-le-Pénil

Le présent arrêté est publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de Seine et Marne.

Article 4 : notification

Le présent arrêté est transmis pour attribution aux gestionnaires cités ci-après pour l'élaboration du plan de prévention du bruit dans l'environnement correspondant aux voiries éligibles dont ils sont gestionnaires.

Article 5 : abrogation

Les arrêtés préfectoraux 2018/DDT/SEPR/239 des 26 octobre 2018 et 2018/DDT/SEPR/272 du 21 décembre 2018 sont abrogés.

Article 6 : recours

Conformément à l'article R.421-1 du Code de justice administrative, le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux dans le délai de deux mois à compter de sa publication ou notification, devant le tribunal administratif de Melun, adressé par courrier au 43 rue du Général de Gaulle – 77 000 Melun ou par l'application « télérecours citoyens » accessible à partir du site www.telerecours.fr.

Il peut également faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Monsieur le préfet de Seine-et-Marne. Cette démarche prolonge le délai de recours contentieux qui doit alors être introduit dans les deux mois suivant la réponse.

Le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emporte décision implicite de rejet de cette demande.

Dans les cas où le silence gardé par l'autorité administrative sur une demande vaut décision de rejet, l'intéressé dispose, pour former un recours, d'un délai de deux mois à compter de la date à laquelle est née une décision implicite de rejet.

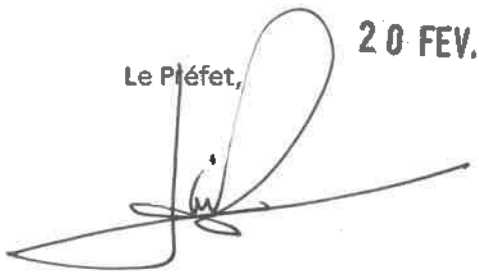
Toutefois, lorsqu'une décision explicite de rejet intervient avant l'expiration de cette période, elle fait à nouveau courir le délai de recours.

Article 7 : exécution

Le préfet de Seine-et-Marne et le directeur départemental des territoires de Seine-et-Marne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera notifié au Directeur Régional de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement d'Île-de-France ainsi qu'au Directeur Général de la Prévention des risques du Ministère de la Transition Écologique.

20 FEV. 2023

Le Préfet,



Lionel BEFFRE

LES ESPACES NATURELS SENSIBLES

La commune est concernée par plusieurs Espaces Naturels Sensibles (ENS). Ce sont des sites situés en milieux littoraux, humides ou forestiers, remarquables par leur diversité biologique. Ils sont, par nature, fragiles, rares ou menacés.

Ainsi, le classement en espaces naturels sensibles (ENS) peut servir à préserver des sensibilités écologiques et paysagères et contribuer à la prévention des risques naturels d'inondation.

Ces espaces protégés sont créés par le Département et permettent :

- *De créer des zones de préemption et mettre en place un droit de préemption sur les ENS (DPENS),*
- *D'instituer une part départementale de la taxe d'aménagement (TA) pour le financement des ENS,*
- *D'appliquer le régime des espaces boisés classés (EBC) en l'absence de plan local d'urbanisme (PLU, PLUi) pour préserver les bois, forêts et parcs en ENS.*

Dossier n° 7/05	des mémoires soumis à la commission de l'Environnement
Rapporteurs :	M. VALLIER Commission de l'Environnement M. SATIAT Commission des Finances

Séance du 6 Avril 2001

OBJET : Espaces naturels sensibles - Création d'un périmètre de préemption à Chalifert.

DECISION DU CONSEIL GENERAL

Le Conseil Général de Seine-et-Marne,

Vu le mémoire du Président du Conseil Général

Vu l'avis de la Commission de l'Environnement

Vu l'avis de la Commission des Finances

DECIDE

1°) De créer, conformément à la loi n° 85-729 du 18 juillet 1985, une zone de préemption au titre des Espaces Naturels Sensibles, sur une partie du territoire de la commune de Chalifert, et ce, comme suite à la demande formulée par la municipalité, par délibération en date du 22 janvier 2001.

2°) Que la zone de préemption est définie par le plan de situation et la liste des parcelles jointe en annexes à la présente décision.

3°) Qu'en accord avec la commune, le Département exercera lui-même son droit de préemption sur une majeure partie de cette zone et déléguera l'exercice du droit de préemption à la commune de Chalifert, sur une partie des terrains, conformément à la liste des parcelles jointe en annexe.

4°) Que les dépenses liées aux subventions accordées à la commune pour l'acquisition des terrains à l'intérieur de ce périmètre seront imputées sur le programme « Espaces naturels sensibles – Subventions aux communes » - opération « Subventions pour acquisition ou aménagement ».

5°) Que les dépenses liées aux acquisitions et aménagements. réalisés par le Département seront imputées sur le programme « Espaces naturels sensibles – Etudes, acquisitions et travaux réalisés par le Département ».

6°) De solliciter le concours financier du Conseil Régional d'Ile de France (Agence des Espaces Verts) pour l'acquisition et l'aménagement des terrains relevant du droit de préemption départemental et de s'engager à faire connaître cette intervention régionale sur les sites correspondants.

7°) De définir, en concertation avec la commune, un cahier des charges pour l'aménagement, et la gestion ultérieure, de ces terrains.

8°) De déléguer à la Commission Permanente l'approbation de la convention - à laquelle sera annexé le cahier des charges visé ci-dessus - et qui liera la commune de Chalifert et le Département pour les conditions techniques et financières d'aménagement et de gestion des terrains acquis par la commune dans le cadre de la présente décision.

9°) D'autoriser le Président du Conseil Général à signer tous les documents ou actes nécessaires à l'application de la présente décision.

LE PRESIDENT,

J. LARCHE

Pour copie conforme

Pour le Directeur de l'Eau et de l'Environnement
et par délégation
Le Chef du Service Environnement

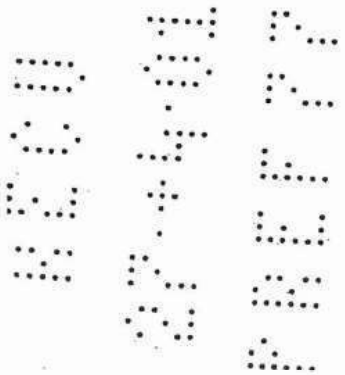
Commune de Chalifert
Espace Naturel Sensible
Marais de Lesches
Lesches
Limite du périmètre de préemption
Bois ouvert au public
Bois non ouvert au public
Peupleraies
Terres labourées - Cultures intensives - Berges
Surfaces en herbe
Eau
Carrières - Décharges
Friches
Parcs et jardins - Espaces de loisirs
Habitats
Activités - Equipements
Transports
Chantiers et divers
Canal de Meaux à Chalifert
T.G.V.
Chalifert
Coupvray
Projet de périmètre E.N.S. à Chessy
Chessy
Parc d'attractions
Echelle 1 : 20000
0 200 400 600 800
Mètres
Cartographie : B. Honoré - S.I.G.77 - 12 Janvier 2001
Sources : Conseil Général de Seine et Marne - Direction de l'Eau et de l'Assainissement
IAURIF-SIGR
AESN Hydrographie
Conseil Général SEINE & MARNE

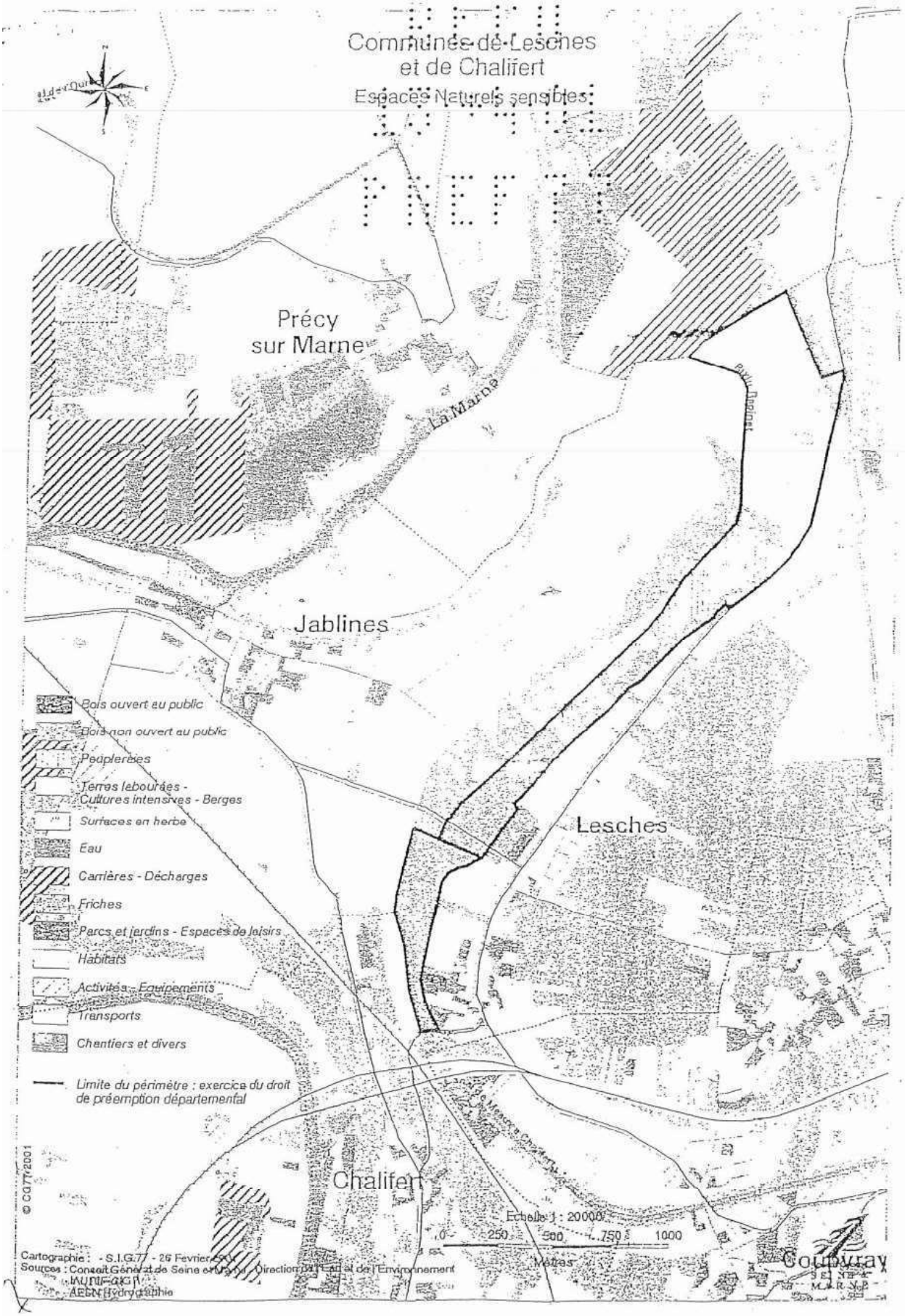
Annexe n° 2

COMMUNE DE CHALIFERT

Liste des parcelles incluses dans le périmètre,
avec répartition de l'exercice du droit de préemption.

EXERCICE DU DROIT DE PREEMPTION		
Préempteur	Section	N° de plan des parcelles
Commune	ZD	88, 109
	ZE	4, 41, 72
Département	ZD	22, 26 à 87, 89 à 95, 110 à 119, 124
	ZE	1 à 3, 5, 20 à 40, 42 à 59, 61 à 71, 73 à 75




Communes de Lesches
et de Chalifert
Espaces Naturels sensibles
Précy
sur Marne
La Marne
Jablines
Lesches
Chalifert
Coupvray
Bois ouvert au public
Bois non ouvert au public
Peupleraies
Terres labourées -
Cultures intensives - Berges
Surfaces en herbe
Eau
Carrières - Décharges
Friches
Parcs et jardins - Espaces de loisirs
Habitats
Activités - Equipements
Transports
Chantiers et divers
Limite du périmètre : exercice du droit
de préemption départemental
© CG77/2001
Echelle 1 : 20000
0
250
500
750
1000
Mètres
Cartographie : - S.I.G.77 - 26 Février
Sources : Conseil Général de Seine et Marne - Direction de l'Eau et de l'Environnement
IAUDIF-GIGR
AESN Hydrographie

Annexe n° 3

COMMUNE DE CHALIFERT

Liste des parcelles incluses dans le périmètre,
avec répartition de l'exercice du droit de préemption.

EXERCICE DU DROIT DE PREEMPTION		
Préempteur	Section	N° de plan des parcelles
Département	A	66 à 68, 75 à 121, 918, 997, 1019, 1061 à 1062, 1065, 1426

MARNE et GONDOIRE

communauté d'agglomération

N°2007/031

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION MARNE ET GONDOIRE SEANCE DU 26 MARS 2007

Date de convocation : 20/03/2007
Date de la publication : 20/03/2007
Nombre de conseillers : 44
en exercice : 43
présents et représentés: 42
votants : 42

L'an deux mille sept, le 26 mars à 20 H 45 le Conseil de la Communauté d'Agglomération de Marne et Gondoire, légalement convoqué, s'est réuni Salle du Conseil au siège de la Communauté d'Agglomération à Rentilly, sous la présidence de Monsieur Michel CHARTIER, Président

PRESENTS :

- M. Michel CHARTIER, Président
- M. Patrice PAGNY, 1er vice-président
- M René CRESTEY, 2ème vice-président
- M. Vincent TONI, 3ème vice-président
- M. Patrick GUICHARD, 4ème vice-président
- M. Patrick MAILLARD, 5ème vice-président
- M. Jean-Jacques ESSAYAN, 6ème vice-président
- M. François PELLISSIER, 8ème vice-président
- M. Claude LASSERET, 9ème vice-président
- M. Pascal LEROY, 11ème vice-président
- Mme Pierrette MUNIER, 12ème vice-présidente
- M. Jean-Jacques LEBONHOMME, 13ème vice président
- M. Jacques CHAUVET, M. Hien Toan PHAN, M. Bernard VOLIOT, M. Gérard WILLAUME, M. Pierre DELCELIER, M. Van Long NGUYEN, M. Jean TASSIN, M. Roger MOULIN, M. Guy JELENSPERGER, M. Michel POYAC, M. Didier CORMAN, M. Roger ROZOT, M. Alain GADAN, M. Jean-Luc SANSON, Mme Françoise COPELAND, M. Claude VERONA, M. Jean-Paul BERNIER, M. Alain DUCROS, M. Serge MURIEL, M. Georges CARRE, M. Jacques POTTIER, Mme Gisèle QUENEY, M. René KIFFER, M. Gérard FLEURY, Mme Anne GROSJEAN, M. Alain HIEBEL
  formant la majorité des membres en exercice.

ABSENTS :

- M. Sinclair VOURIOT représenté par M. Claude VERONA
- M. Alain WERY représenté par M. Gérard FLEURY
- Mme Sylviane CHABROUX représentée par M. Patrick GUICHARD
- M. Marcel OULES représenté par Mme Pierrette MUNIER
- M. Roger WILLIAMS

Secrétaire de séance : M. Didier CORMAN est désigné pour remplir cette fonction.

DELEGATION DU DROIT DE PREEMPTION SUR L'ESPACE NATUREL SENSIBLE « COTEAUX SAINT JACQUES » A CHALIFERT

La communauté d'agglomération de Marne-et-Gondoire dans le cadre de l'exercice de sa compétence en matière d'environnement, peut être amenée à exercer différents droits de préemption directement par délégation (Espaces Naturel Sensible (ENS) du département) ou indirectement par soutien (notamment droit de préemption de la Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural (SAFER)).

Communauté d'agglomération de **MARNE ET GONDOIRE**
Domaine de Rentilly - Bussy-Saint-Martin - BP 29 - 77607 Marne-la-Vallée Cédex 3 - Tél. : 01 60 35 43 50 - Fax : 01 60 35 43 63 - Mail : accueil@marneetgondoire.fr

Un ENS a été créée par le Conseil Général de Seine et Marne le 6 avril 2001 à Chalifert : l'ENS « Coteaux Saint Jacques ». Cet ENS inclus les terrains situés à l'est de la commune. Lors de sa création il a été décidé de déléguer à la commune le droit de préemption sur les parcelles ZD 88, 109 et ZE 4, 41, 72 ; les autres parcelles du périmètre restant de la compétence du Conseil Général de Seine et Marne.

Compte tenu du transfert de compétence en matière d'environnement, il apparaît nécessaire que ce soit Marne et Gondoire qui soit délégataire du droit de préemption ENS auparavant délégué à la commune sur les parcelles ZD 88, 109 et ZE 4, 41, 72.

VU le Code général des collectivités territoriales,

VU l'avis favorable émis par le Bureau Communautaire en date du 12 mars 2007,

APRES en avoir délibéré, le Conseil communautaire, à l'unanimité,

- **DECIDE d'accepter la délégation du droit de préemption sur l'ENS « Coteaux Saint Jacques » en lieu et place de la commune sur les parcelles ZD 88, 109 et ZE 4, 41, 72.**
- **DEMANDE au Président de solliciter la commune et le Conseil Général pour qu'il en soit ainsi.**
- **AUTORISE le Président à signer tout document afférent à ce dossier en vue d'obtenir la délégation du droit de préemption.**

Le Président,

C.A. Marne et Gondoire 77 (S. et M.) N° 10

Michel CHARTIER

REÇU 22 MARS 2007 SOUS-PRÉFECTURE DE TORCY

Acte rendu exécutoire (article L2131-1 du CGCT)

Pour extrait conforme au Registre des Délibérations,
Certifié exécutoire suite à transmission en Sous-Préfecture de Torcy, le 30/03/07
Et à sa publication le 30/03/07
Bussy-Saint-Martin, le 30.03.07
Le Président,

C.A. Marne et Gondoire 77 (S. et M.) N° 07

Michel CHARTIER

ESPACE NATUREL SENSIBLE
ENS Vallée de la Marne
Plan de situation

- Bois ouvert au public
- Bois non ouvert au public
- Peupleraie
- Terres labourées
  Cultures intensives - Berges
- Surface en herbe
- Eau
- Carrières - décharges
- Friches
- Parc et jardins
  Espaces de loisirs
- Habitat
- Activités
- Transport
- Chantiers et divers
- ENS Vallée de la Marne

0 600 1200 1800 2400 3000 3600 Metres

© CG77 2008

Cartographie C Deniaud - SIG77 26 Août 2008
Sources Conseil Général de Seine et Marne - Direction de l'Eau et de l'Environnement - Service Environnement
D.G.I. Cadastre

Conseil Général SEINE & MARNE

LES ARRETES DE PROTECTION DE BIOTOPE

Les arrêtés de protection de biotope visent à protéger les habitats nécessaires à l'alimentation, à la reproduction, au repos ou à la survie d'espèces protégées. Les mesures qu'ils fixent permettent de favoriser la protection ou la conservation de biotopes, qui peuvent être par exemple :

- *des haies, marécages, marais, bosquets, landes, dunes, pelouses, récifs coralliens, mangroves, ou toutes autres formations naturelles peu exploitées par l'homme ;*
- *mais aussi des bâtiments, ouvrages, mines et carrières (sous certaines conditions), ou tous autres sites bâtis ou artificiels, à l'exception des habitations et des bâtiments à usage professionnel.*

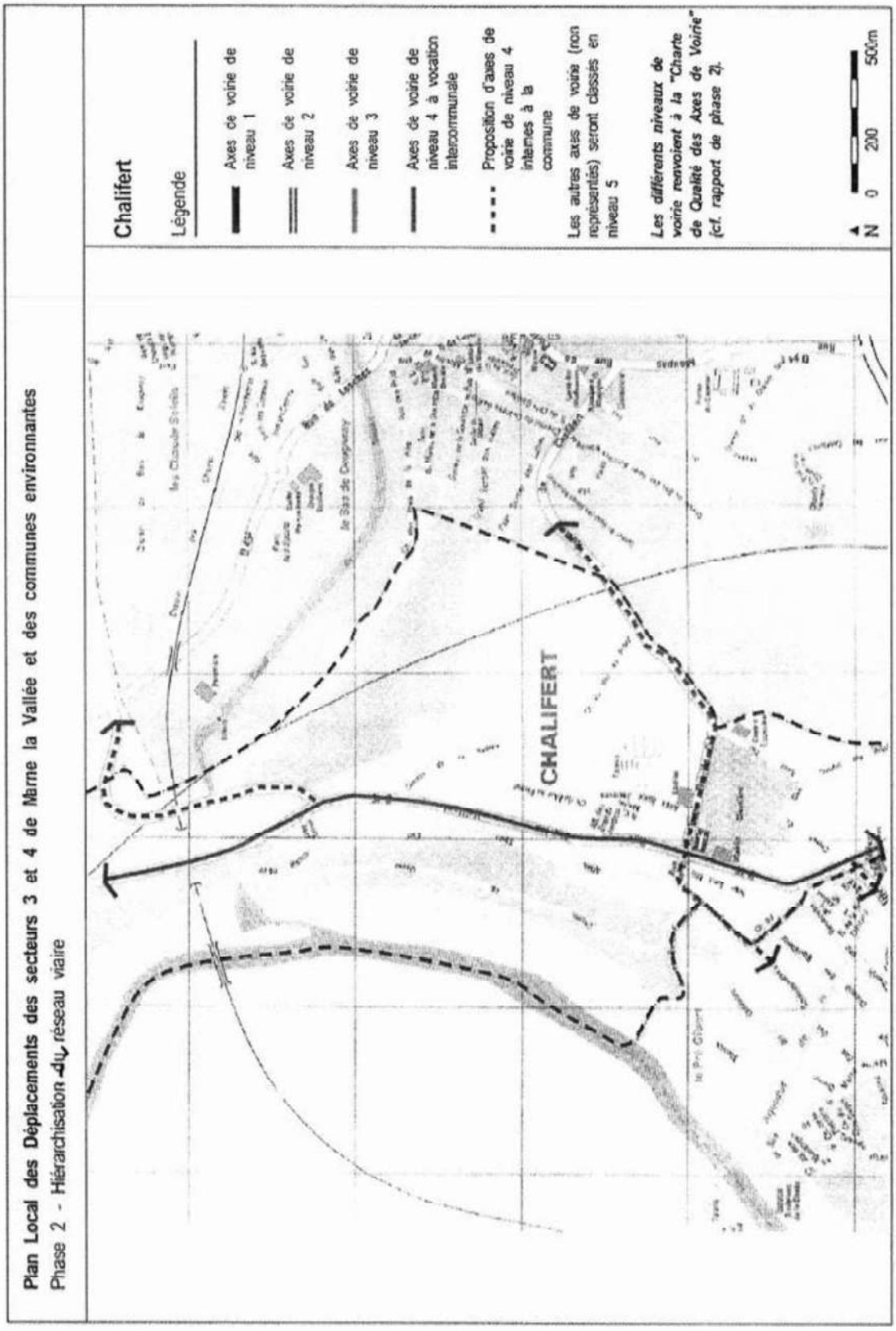
Les arrêtés de protection de biotope sont pris :

- *par le préfet, lorsque sont concernés des espaces terrestres,*
- *ou par le représentant de l'État en mer, pour les espaces maritimes,*
- *avec cosignature du préfet de département concerné si les mesures prise en mer concernent du domaine public maritime.*

Les mesures ainsi prises par arrêté peuvent entre autres interdire certaines actions pouvant porter atteinte à l'équilibre écologique des milieux (ex : interdiction de destructions de talus et de haies…). Suivant leur contenu, ces arrêtés peuvent donc avoir pour effet d'interdire, le cas échéant, certaines actions préalables à des constructions ou aménagements (par exemple, en cas d'interdiction d'affouillement, de destruction, d'assèchement de zones humides…) ou certains des types de constructions (en tant qu'activités pouvant porter atteinte aux équilibres biologiques).

CHARTE QUALITE DES AXES DE VOIRIE ET CARTE DE HIERARCHIE DU RESEAU VIAIRE

CHARTE QUALITE DES AXES DE VOIRIE ET CARTE DE HIERARCHIE DU RESEAU VIAIRE



2. Hiérarchisation du réseau viaire

2.1 Principes de hiérarchisation du réseau

Pourquoi hiérarchiser le réseau viaire ?

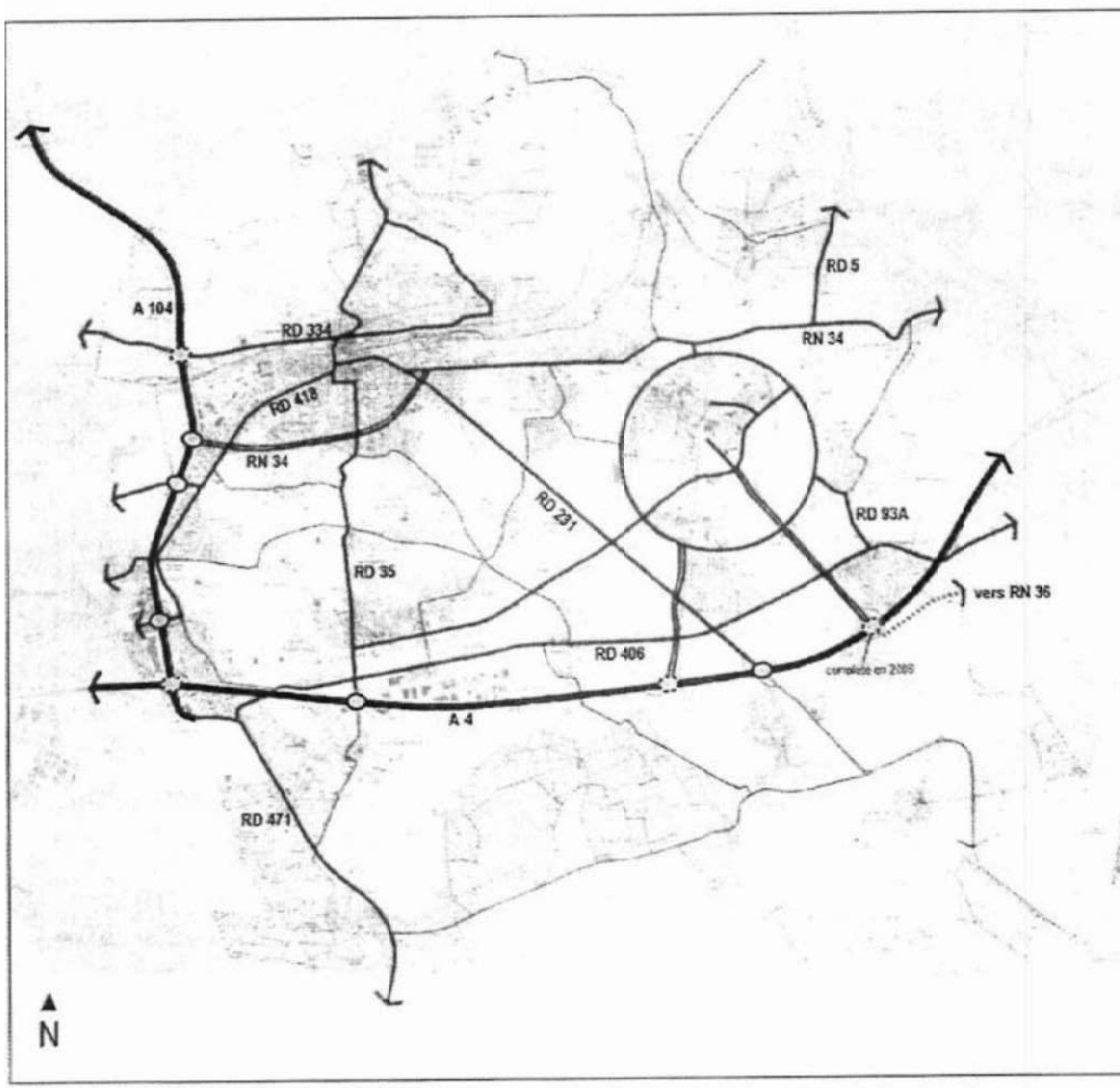
Le diagnostic a permis de mettre en évidence que le réseau viaire actuel présentait des dysfonctionnements importants :

- des problèmes « d'usage » (charges de trafic importantes sur des axes peu adaptés ; accidentologie) ;
- des problèmes de maillage du réseau ;
- des problèmes de lisibilité et de jalonnement : il est difficile de savoir « spontanément » si on est ou pas sur un axe principal, les carrefours banalisés et le grand nombre de ronds-points perturbant la compréhension des itinéraires ;
- des difficultés pour faire cohabiter sur le même espace les voitures et les modes de déplacements alternatifs.

Il est ainsi apparu essentiel de se préoccuper de **la hiérarchisation du réseau viaire pour mettre en adéquation le traitement de la voie et les fonctions qu'elle assure dans le réseau, ou que l'on souhaite lui faire assurer.** Cette hiérarchisation ne concerne pas uniquement la circulation routière, mais aussi (et surtout) les modes alternatifs (bus, vélo, marche) pour se conformer aux objectifs du PDUIF.

Le PDUIF a défini une première hiérarchisation à l'échelle de l'Ile de France[1]. Il **s'agit donc, dans le cadre du PLD, de compléter et détailler les différents niveaux de voirie à l'échelle du périmètre d'étude** en intégrant les paramètres liés à la circulation routière, mais aussi aux modes alternatifs.

Cette hiérarchisation ne concerne que le réseau viaire actuel. Seuls les projets suffisamment avancés (ceux qui ont un maître d'ouvrage désigné, un financement et un calendrier arrêté) ont été considérés, car au-delà des projets potentiels de maillage du réseau (nouvelles voies, nouvelles connexions), c'est sur le réseau existant qu'il faut engager des efforts importants.



Réseau viaire hiérarchisé

Concerne les voies existantes et les projets considérés comme des "coups partis"

- Niveau 1
- Niveau 2
- Niveau 3 existant
- Niveau 3 projets "coups partis"
- Niveau 4 voies inter communales
- (non représenté) Niveau 4 voies intra communales (cf.Annexes 2)
- (non représenté) Niveau 5
- Echangeur autoroutier complet
- Echangeur autoroutier incomplet

Niveau 1: reseau de voies de grand transit
Assure le transit national et régional à l'échelle du périmètre d'étude (flux qui ne font que "passer" dans le périmètre)

Niveau 2: réseau de voies pénétrantes
Assure les pénétrations entre les voies de grand transit et le périmètre d'étude

Niveau 3: reseau structurant de voies urbaines ou interurbaines d'echange
Assure les échanges entre les pôles de l'agglomération d'une part, et les échanges entre le perimètre d'etude et l'extérieur d'autre part

Niveau 4: reseau de voies urbaines ou interurbaines de liaison
Assure les liaisons secondaires entre communes et la desserte intra communale principale. *Seules les voies à vocation intercommunale sont representees. les voies à vocation intra communale figurent dans des zooms par commune*

Niveau 5: réseau de voies de desserte locale
Assure le trafic secondaire intra communal et la desserte intra quartier. *Ces voies ne sont pas représentées.*

Les différents niveaux de voirie

Le travail en atelier et les réunions avec le comité technique ont permis de définir les différents « niveaux » du réseau viaire, en mettant en évidence le rôle (actuel ou souhaitable) de chaque voie et en considérant l'ensemble des modes de déplacements (voiture, mais aussi transports collectifs, marche à pied, vélo).

LES DIFFERENTS NIVEAUX DE VOIRIE				
NIVEAU 1 **Voies à grand transit**	**NIVEAU 2** **Voies pénétrantes**	**NIVEAU 3** **Voies d'échanges structurantes**	**NIVEAU 4** **Voies de liaison locales**	**NIVEAU 5** **Voies de desserte locale**
ROLE DANS LE RESEAU				
transit national et régional à l'échelle du périmètre PLD : flux qui ne font que passer à travers le périmètre du PLD	**échanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre PLD :** flux pénétrants dans le périmètre sur des voies de type "voie rapide"	**liaisons principales au sein du périmètre PLD :** liaisons entre les pôles du périmètre PLD d'une part, et avec l'extérieur d'autre part	**liaisons secondaires au sein du périmètre PLD :** échanges de proximité entre communes et quartiers	**desserte locale :** assure le trafic local interne aux communes, interne aux quartiers
concerne: les autoroutes A4 et A104	**concerne :** les pénétrantes autoroutières du secteur 4, la RN34 (partie voie rapide)	**concerne :** une partie des RD, le boulevard circulaire, la RN34 (partie urbaine), l'avenue de l'Europe	**concerne :** les RD peu structurantes pour le trafic, les voies de liaison entre quartiers	**concerne :** les voies locales internes aux communes

Pour les axes de niveau 4, seuls les axes d'intérêt intercommunal sont définis dans la carte représentant l'ensemble du réseau (cf. carte ci-contre), les axes d'intérêt intra communal sont définis commune par commune (cf. Annexes 2, p.14).

2.2 Charte de qualité des axes de voirie

Un réseau viaire ne peut pas être uniquement qualifié par sa fonction "d'écoulement" du trafic urbain. La prise en compte du niveau des flux est certes importante et doit être correctement traitée, mais **d'autres fonctions essentielles du réseau viaire doivent être considérées : accessibilité, fonction sociale, fonction paysagère.**

Un bon maillage ne suffit pas à rendre un réseau lisible, il faut trouver un langage commun à tous les modes de déplacement pour définir les fonctions des voies et les traduire à travers des principes d'aménagement.

C'est pourquoi, un programme-type d'aménagement pour chaque niveau hiérarchique a été défini. Il constitue un **cadre général permettant de progressivement hiérarchiser le réseau.**

Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 1 et 2

Ces deux niveaux concernent les voies autoroutières (A4, A104, pénétrantes du secteur 4) et la RN34 dans sa partie voie rapide.

Les moyens d'action du PLD sur ce type de voie sont limités. On notera cependant que ces axes peuvent constituer d'importantes coupures urbaines. Dès lors, il s'agit de rappeler la nécessité d'un traitement global de ces axes visant d'une part à limiter les nuisances (bruit, pollution), et d'autre part à assurer que leur franchissement est possible à pied ou à vélo.

Niveau 1 : réseau de voies à grand transit

Fonctions

Transit national et régional à l'échelle du périmètre du PLD (flux qui ne font que passer dans le périmètre)

Objectifs

Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)

Caractéristiques

Voie de type autoroutier

Intervenants principaux

Etat, Région

Champ d'action du PLD limité

Préconisations dans le champ d'action du PLD

Ouvrages de franchissements (ponts ou tunnels) équipés pour les vélos et piétons

Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale

Niveau 2 : réseau de voies pénétrantes

Fonctions

Echanges entre les voies de transit et le réseau interne au périmètre d'étude

Objectifs

Fluidité et sécurité des véhicules légers (VL) et des poids lourds (PL)

Caractéristiques

Voie rapide

Intervenants principaux

Etat, Région, Département

Champ d'action du PLD limité

Préconisations dans le champ d'action du PLD

Pas de stationnement ; ni vélos, ni piétons

Projets devant faire l'objet d'une véritable intégration paysagère (traitement paysager, protection contre les nuisances) et du maintien de la perméabilité pour les piétons et cyclistes (franchissements de ces voies systématiquement équipés pour les vélos et piétons)

Pas de bus urbain sauf dérogation préfectorale

Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 3

Description

Ce **niveau de voirie est essentiel car il concerne des voies qui structurent fortement les échanges internes au périmètre d'étude mais aussi avec l'extérieur.**

Aujourd'hui, c'est ce niveau de voirie qui est le moins lisible. Il n'assure pas correctement ses fonctions notamment pour les modes doux et les transports publics.

Les objectifs de ce programme-type d'aménagement doivent donc être :

- de définir des caractéristiques qui permettent d'assurer la fluidité et la sécurité de tous les modes de déplacements ;
- de permettre aux transports publics d'être performants et de fournir aux cyclistes des aménagements cyclables continus.

Fonctions

Echanges avec le niveau 1 et 2

Assure les liaisons principales au sein du périmètre PLD entre les pôles du périmètre d'étude d'une part, et avec l'extérieur d'autre part

Objectifs

Fluidité et sécurité de tous les modes de déplacements : piétons, vélos, circulations agricoles, transports publics, véhicules légers (VL) et poids lourds (PL).

Performance des transports publics

Continuité du réseau cyclable

Caractéristiques

Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier important

Intervenants principaux

Département, communes ou intercommunalités, EPA

Précisions sur la cohabitation piétons/vélos : trottoir partagé et aménagement de type « voie verte »

La cohabitation piétons/vélos peut poser problème lors de la création de trottoirs partagés : en effet, ces aménagements sont souvent réalisés en ne laissant pas suffisamment d'espace pour les piétons. Or, cette notion de trottoir partagé s'apparente à la création des pistes cyclables sur trottoir.

Un trottoir partagé ne peut être envisagé que dans le cas de trottoirs d'une largeur libre supérieure à 3,0 m (aménagement unidirectionnel). Mais en cas de point dur et avec un trafic cycliste et piéton faible, on pourra envisager sur de courtes sections (moins de 50 m) de pouvoir utiliser des trottoirs partagés de largeur libre de 2,50 m.

Un marquage au sol (ligne blanche continue et logos au sol) pourra assurer la séparation physique entre les deux types d'usagers.

Pour une utilisation bidirectionnelle par les cyclistes d'un trottoir partagé, un minimum de 4 m de largeur libre est recommandé.

Un autre principe de cohabitation peut consister en la création d'un aménagement polyvalent bidirectionnel en site propre (de type voie verte), conçu pour les usagers non motorisés, avec comme caractéristiques techniques requises :

- largeur souhaitable 3 à 5 m pour permettre le croisement et le dépassement. Le minimum de 3 m est possible si il n'y a pas de séparation de type ligne blanche ;
- des accotements séparant l'aménagement du trafic motorisé d'au moins 0,50 m de largeur, ce qui permet un croisement plus facile et sécurisé des piétons et cyclistes sans danger de chute sur la chaussée.

Dans le cas du périmètre d'étude, la création d'un trottoir partagé ne devra se faire que sur des trottoirs existants suffisamment larges ou en cas de points durs (ponts). Lors de la création de nouvelles voies on privilégiera les solutions en site propre protégées du trafic et suffisamment larges.

Piste cyclable sur trottoir partagé

Site propre piéton-vélo de type voie verte

Eléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 3

Milieu urbain (zone agglomérée)	Milieu interurbain (hors zone agglomérée)
Circulation : *les voies de circulation doivent être calibrées pour permettre le passage de tous les véhicules (voitures, poids-lourds, bus) mais en gardant des emprises limitées pour ne pas inciter à des vitesses trop élevées*	
vitesse limite : 50 km/h (limitation à 30 km/h possible en milieu contraint mais à utiliser exceptionellement)	vitesse limite : 90 km/h (avec possibilité de limitation à 70 km/h)
largeur des voies : 3 à 3,25 m (si croisement de lignes bus) en section courante	
carrefour : compact avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus	carrefour : giratoire avec des dimensions limitées (rayon extérieur entre 15 et 20m) mais permettant la giration des bus
Transports publics : *il faut privilégier au maximum sur ces axes la circulation des transports publics et leur insertion dans la circulation pour améliorer la vitesse commerciale (1)*	
site propre recommandé, couloirs d'approche et priorités aux carrefours au minimum, arrêt en ligne sur chaussée	priorités bus dans les giratoires (à tester), arrêt hors chaussée (sécurisation si nécessaire)
Mobilités douces : *des aménagements continus et sécurisés, en s'adaptant aux emprises disponibles*	
espace libre sur trottoir de 1,50m minimum pour l'accès des personnes à mobilité réduite, sécurisation des principales traversées piétonnes, traversées aménagées avec passage à niveau zéro, aménagement cyclable systématique (bande, piste, couloirs bus/vélo, trottoir partagé possible en cas de point "dur")	au moins un cheminement mixte bidirectionnel piéton-vélo en site propre
Circulations agricoles: *permettre aux engins agricoles de circuler et d'accéder aux parcelles (2)*	
si la largeur totale de voirie est inférieure à 3,5m, les bordures des aménagements centraux et latéraux seront non anguleuses et de moins de 6cm de haut	accotements stabilisés permettant aux engins agricoles de laisser passer les véhicules légers, avec des aménagements spécifiques des accotements au droit des parcelles agricoles pour faciliter l'entrée et la sortie des parcelles
largeur utile disponible de 4,5m	
Modération de la vitesse : *les vitesses effectives ne doivent pas dépasser la vitesse maximale autorisée, tout en garantissant une fluidité suffisante aux différentes modes de déplacements*	
éléments de modération compatibles avec les TC, les circulations agricoles et vélos : coussins berlinois de préférence (mieux adapté aux cyclistes et aux bus) ou plateaux traversants de faible hauteur (pas de ralentisseurs "dos d'âne"), sans multiplier les aménagements. les rétrécissements, chicanes et déflexions sont possibles mais seulement en entrée/sortie de ville	pas d'éléments de modération de vitesse sauf exception (sécurisation d'un point noir), mais si un aménagement est nécessaire il ne sera pas réalisé d' aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
Accidentologie: *les aménagements devront prendre en compte la résorption des points noirs d'accidentologie qui seront systématiquement répertoriés avant tout projet d'aménagement*	
Stationnement : *permettre le stationnement sans gêner la circulation de tous les modes, dans de bonnes conditions de sécurité*	
stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo à répartir régulièrement le long de l'axe à proximité des générateurs de déplacements	pas de stationnement automobile points de stationnement vélo près des pôles (loisirs)

(1) : Concerne les axes identifiés ci-après dans la hiérarchisation du réseau de bus Pep's

(2) : Concerne les axes identifiés dans l'annexe n°3(page 28)

Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 4

Description

Ce **niveau de voirie concerne des voies importantes à l'échelle locale,** mais qui structurent moins fortement le territoire que les voies de niveau 3.

Les voies de niveau 4 représentées sur la carte page 5 (volet de gauche) assurent les liaisons secondaires entre communes. D'autres voies de niveau 4 ont un caractère plus communal, car elles assurent les liaisons entre quartiers ou entre gros pôles d'une commune. Elles ne figurent pas sur la carte, et ont été définies en accord avec chaque commune.

L'objectif du programme-type d'aménagement pour ces voies est d'apaiser la circulation, en assurant des liaisons confortables pour les modes doux et en facilitant la circulation des transports publics.

Fonctions

Rabattement et diffusion vers /depuis le niveau 3

Liaisons secondaires au sein du périmètre du PLD pour les échanges de proximité entre communes ou entre quartiers

Objectifs

Circulation de véhicules légers apaisée, liaisons piétons et cycles confortables, facilités de circulation pour les transports publics et les véhicules agricoles

Circulation des poids lourds limitée (desserte locale)

Caractéristiques

Voies « à niveau » traversant des zones densément urbanisées ou des espaces non urbanisés, avec un trafic routier modéré

Intervenants principaux

Département, intercommunalités, communes, EPA

Eléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 4 (inter communal et intra communal)

Milieu urbain (zone agglomérée)	Milieu interurbain (hors zone agglomérée)
Circulation : les voies de circulation doivent être calibrées pour que la circulation soit apaisée et sécurisée	
vitesse limite : 50 km/h, une limitation à 30 km/h est possible sur des tronçons de voie dans le cadre d'une emprise de voirie réduite, de la sécurisation d'un point dangereux, etc.	vitesse limite : 90 km/h, mais il faudra privilégier les limitations à 70 km/h pour un meilleur partage de l'espace et la sécurisation de ces axes
largeur des voies : 3 m en section courante	
carrefour : compact, éventuellement avec feux, pas de giratoire en milieu urbain dense, permettant la giration des bus	carrefour : plan avec priorité à droite ou giratoire compact avec une surlargeur franchissable adaptée aux bus (rayon extérieur entre 12 et 15m)
Transports publics : faciliter la circulation des transports publics et leur réinsertion dans la circulation pour améliorer la vitesse commerciale (1)	
couloirs d'approche et priorités aux carrefours à feux, arrêt en ligne sur chaussée	arrêt hors chaussée si possible (sécurisation si nécessaire)
Mobilités douces : faciliter et sécuriser les circulations douces pour une accessibilité maximale des pôles et quartiers	
au moins un trottoir d'une largeur minimale de 1,50 m d'un côté de la chaussée pour permettre le passage des personnes à mobilité réduite, aménagement de traversées piétonnes à niveau zéro, des aménagements cyclables à adapter selon l'emprise disponible : bande, piste, couloirs bus/vélo, trottoir partagé, jalonnement simple en zone 30	au moins un cheminement piéton (trottoir ou accotement revêtu), aménagements cyclables de préférence en site propre, ou sur voirie (si limitation à 70 km/h) mais avec des protections (bordurette, dégagement latéral)
Circulations agricoles: permettre aux engins agricoles de circuler et d'accéder aux parcelles (2)	
si la largeur totale de voirie est inférieure à 3,5m, les bordures des aménagements centraux et latéraux seront non anguleuses et de moins de 6cm de haut	accotements stabilisés permettant aux engins agricoles de laisser passer les véhiculers légers, avec des aménagements spécifiques des accotements au droit des parcelles agricoles pour faciliter l'entrée et la sortie des parcelles affranchissement des restrictions de circulation liées au tonnage lorsque la nature des ouvrages et des chaussées le permettent
largeur utile disponible de 4,5m	
Modération de la vitesse : faire que les vitesses effectives ne dépassent pas la vitesse maximale autorisée, tout en laissant une bonne fluidité aux différentes circulations	
éléments de modération compatibles avec les TC, les circulations agricoles et les vélos : coussins berlinois de préférence, plateaux traversants de faible hauteur possibles (pas de dos d'âne) sans multiplier les aménagements	dispositifs ponctuels (coussins berlinois) pour sécuriser les points noirs, rétrécissements et déflexions possible mais seulement en entrée de zone urbanisée, mais il ne sera pas réalisé d' aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
Accidentologie: les aménagements devront prendre en compte la résorption des points noirs d'accidentologie qui seront systématiquement répertoriés avant tout projet d'aménagement	
Stationnement : permettre le stationnement dans de bonnes conditions de sécurité	
stationnement automobile longitudinal possible, pas de stationnement en épi stationnement vélo près des pôles (commerces, établissements publics, etc.)	pas de stationnement automobile points de stationnement vélo près des pôles (loisirs)

(1) : Concerne les axes identifiés ci-après dans la hiérarchisation du réseau de bus Pep's

(2) : Concerne l es axes identifiés dans l'annexe n°3(page 28)

Charte de qualité des aménagements des axes de niveau 5

Description

Ce **niveau de voirie concerne des voies de desserte de quartier à faible trafic** sans fonction structurante des déplacements.

L'objectif du programme-type d'aménagement pour ces voies doit être de permettre un partage de la voirie entre tous les modes de déplacement (voiture, vélo, marche à pied, transports publics, etc.) et de privilégier la qualité de vie en utilisant des outils de modération de la vitesse.

Objectifs

Privilégier les circulations douces (piétons, vélos) et la qualité de vie par une forte modération de la vitesse des véhicules légers (VL)

Pas de circulation poids lourds (PL) sauf si il y a besoin d 'une desserte locale

Trafic interne aux quartiers

Intervenants principaux

Communes ou intercommunalités, EPA

Caractéristiques

Voie de desserte de quartier à faible trafic, où la fonction principale n'est pas la circulation mais le séjour, l'habitat, le commerce et les loisirs

Eléments du programme d'aménagement des axes du réseau de niveau 5

Principe général de partage de la voirie : les différents modes de déplacements seront traités simultanément dans le cadre d'une forte modération de la vitesse pour viser la création de véritables quartiers tranquilles où tous les modes pourront cohabiter sur la voirie
vitesse limite : 30 km/h, 15 ou 20km/h (zone à priorité piétonne), 10 km/h (rue piétonne)
largeur des voies : 2,75 m à 3 m si la rue est à sens unique, avec 4,5m de largeur utile (si la voie est à sens unique les bordures seront non anguleuses et de moins de 6 cm de haut)
carrefour avec priorité à droite ou mini-giratoire (avec un rayon extérieur de 12m)
arrêt en ligne des bus si une ligne passe dans le quartier
au moins un trottoir ou espace libre pour les piétons de 1,40 m pour l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite, avec la possibilité d'un traitement "à niveau" de type cour urbaine
vélos sur la chaussée sans aménagement spécifique sauf dans le cas d'une voie à sens unique où un contresens cyclable sera créé, petits emplacements de stationnement vélo près des pôles locaux (commerces, écoles, etc.)
stationnement longitudinal possible (alterné pour créer des chicanes et modérer la vitesse), épi possible mais à limiter
modération de la vitesse avec la mise en place de plateaux surélevé, de rétrécissement de chaussée en entrée de rue ou d'éléments ponctuels de modération de la vitesse (rétrecissements, plateaux, chicanes), mais il ne sera pas réalisé d'aménagement central lorsqu'il existe des accès aux parcelles agricoles au droit de la chaussée
affranchissement pour les circulations agricoles des restrictions de circulation liées au tonnage lorsque la nature des ouvrages et des chaussées le permettent