



Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)

COMMUNE DE MENNECHY

Le présent document, Projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, est mis à la disposition du public pendant une durée de 2 mois, conformément aux textes de transposition de la Directive Européenne 2002/49/CE.

Le document final intégrera les remarques formulées par le public pendant cette période et sera soumis à l'approbation du Conseil Municipal avant transmission au Préfet de l'Essonne.

Janvier 2014

Sommaire

1. Contexte	4
1.1. Contexte réglementaire	4
1.2. Présentation du territoire	6
1.2.1. Situation géographique	6
1.2.2. Superficie et population	8
1.2.3. Habitat	8
1.2.4. Infrastructures	9
1.2.5. Projets et objectifs d'aménagement	12
1.3. Méthode d'élaboration du PPBE	13
1.3.1. Organisation au sein du territoire.....	13
1.3.2. Coopération entre services au sein de la commune ou coopération intercommunale.....	13
1.3.3. Outils à disposition.....	13
1.3.4. Identification des acteurs	13
1.3.5. Méthode d'identification des enjeux.....	13
1.3.6. Proposition de plan d'actions.....	13
1.3.7. Méthode de consultation du public	13
1.3.8. Publication du PPBE	14
2. Identification des enjeux	14
2.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit	14
2.1.1. Exposition par tranches de niveaux sonores.....	18
2.1.2. Identification des zones de dépassement des Valeurs Limites et tableaux des populations et établissements sensibles au-dessus des seuils.....	20
2.2. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes	20
2.2.1. Critères de hiérarchisation des enjeux	20
2.2.2. Bruit routier	21
2.2.3. Bruit ferré.....	25
2.2.4. Bruit aérien.....	25
2.2.5. Bruit industriel.....	26
2.3. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver	27
2.3.1. Définition.....	27
2.3.2. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles	27
3. Plan d'actions	28
3.1. Impact sur l'environnement sonore des documents d'orientation stratégique en vigueur	28

3.1.1.	SDRIF, SCOT et PLU.....	29
3.1.2.	PDU et PLD.....	31
3.1.3.	PLH.....	31
3.1.4.	Agenda 21.....	31
3.2.	Actions sur le bruit routier.....	31
3.2.1.	Traitement des zones à enjeu du réseau départemental ou national.....	31
3.2.2.	Traitement des zones à enjeux du réseau communal.....	32
3.3.	Autres actions de lutte contre le bruit.....	34
3.4.	Actions d'amélioration des connaissances et de suivi.....	34
3.5.	Suivi du plan d'actions.....	34
4.	Annexes.....	36
4.1.	Glossaire.....	36
4.1.1.	Indicateurs Lden et Ln.....	36
4.1.2.	Point Noir de Bruit.....	36
4.1.3.	Zones de protection de la nature.....	37
4.1.4.	Projets d'aménagement.....	38
4.2.	Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique.....	38
4.3.	Résumé non technique.....	39
4.3.1.	Résumé textuel.....	39

1. Contexte

1.1. Contexte réglementaire

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

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

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

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


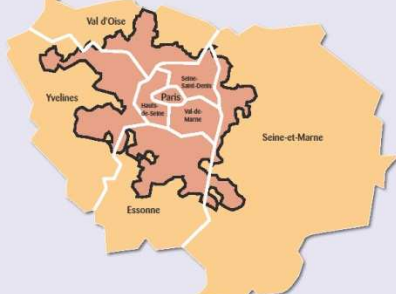
Les sources de bruit concernées par cette Directive sont :

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

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

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

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

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

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

*EPCIs : Établissements Publics de Coopération Intercommunale

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

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

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

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

1.2. Présentation du territoire

1.2.1. Situation géographique



Située à l'Est du Département de l'Essonne, à environ 35 km au Sud de Paris, la commune de Mennecey (membre de la communauté de communes du Val d'Essonne) appartient à la seconde couronne périurbaine de l'agglomération parisienne et fait partie de la ceinture verte de l'Île de France.

En position charnière entre la Vallée de l'Essonne et le plateau du Hurepoix, la commune se distingue nettement par trois étages géomorphologiques :

► La vallée de l'Essonne :

Les deux bras de rivière se situent à la cote 44. Le fond de vallée s'élève progressivement en direction du coteau Sud-Est et gagne 8 mètres de dénivelé entre la Grande-Ile-de Mennecey et la place de la Gare située à la cote 52 (ce niveau correspond à la cote moyenne de la voie ferrée dans sa traversée du territoire communal).

► Le flanc de coteau :

Le gradient s'accroît très sensiblement à partir de la cote 60 (au niveau de la Porte de Paris) jusqu'à la cote 80 (à hauteur de la Place de la Croix Champêtre).

Le coteau comporte la partie la plus ancienne de la ville, inscrite dans un arc de cercle qui s'étend sur 20 mètres de dénivelé, de part et d'autre de la cote moyenne à 75. Cet arc est délimité par deux courbes de niveaux d'une importance particulière puisque ce sont celles épousées par les deux axes primordiaux composés par la rue de la Fontaine prolongée par la rue du Bel Air, en partie basse et par la rue de Milly prolongée par la rue de l'Ormeteau, en partie haute.

À l'exception de quelques percées urbaines, de caractère volontariste, qui n'ont pas suivi le relief naturel, notamment le très important axe Nord-Sud de l'actuelle rue de Paris, ouvert en 1775, ce sont essentiellement les courbes de niveaux qui ont naturellement déterminé le tracé ancien du réseau viaire. Il en est résulté l'ordonnancement du bâti ancien, lui-même aligné sur les courbes de niveaux parallèles à la rivière de l'Essonne et principalement orientées Est-Ouest.

► Le plateau :

Il débute à la côte moyenne 80, que suit l'axe de la R.N. 191-boulevard Charles de Gaulle.

On observe que la partie du plateau du Hurepoix où s'est développée la ville bascule progressivement, en direction de l'Ouest, où il descend à la cote 75 dès la limite communale avec Fontenay-le-Vicomte ; tandis qu'à l'Est, il monte à la cote 82, en limite d'Ormoix, jusqu'à atteindre la cote 85 en surplomb de la Seine (au coteau du Coudray-Montceaux).

Sur la commune, le point haut du plateau se situe à la cote 87, au niveau de l'aqueduc de la Vanne et du Loing, entre le Bois Notre Dame et la R.D. 153 (route de Chevannes). Mais d'un point de vue paysager, ce sont surtout, en direction du Sud-Est, les buttes de Montboucher et des Quatre-vents qui marquent les points culminants du site naturel (à la côte 100 sur les Quatre Vents).

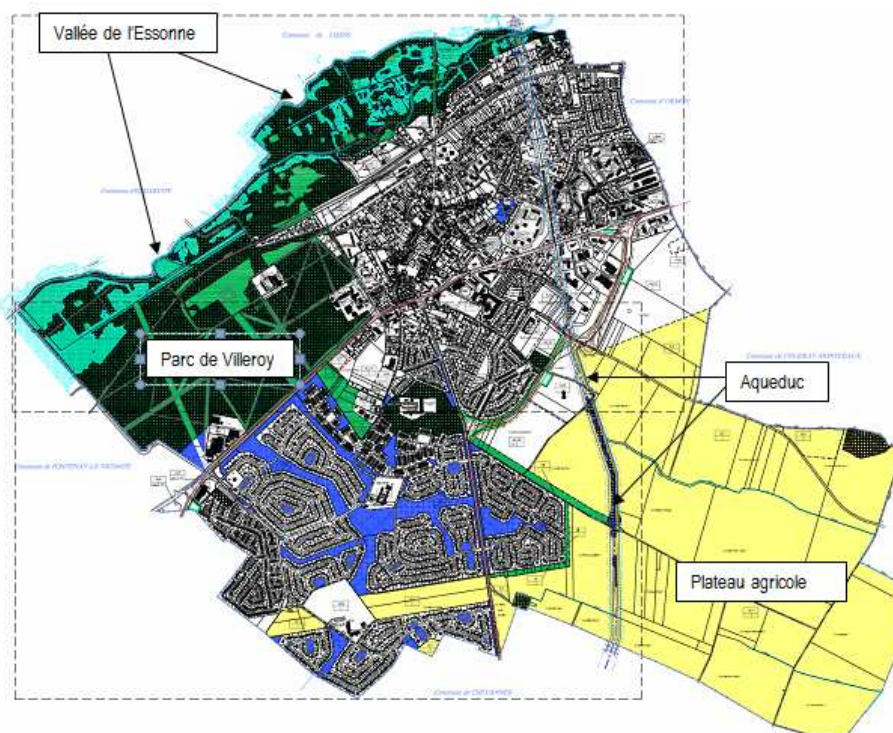
Le territoire communal revêt une grande diversité de milieux naturels riches sur les plans écologiques et paysagers, avec :

- **L'AQUEDUC DES EAUX DU LOING ET DE LA VANNE**, qui constitue une ligne directrice paysagère régionale (cf. Schéma Vert d'Ile de France)

- La **VALLEE DE L'ESSONNE**, le **MASSIF BOISE** du Parc de Villeroy **en flanc de coteaux**, qui font l'objet de recensements particuliers pour la qualité et la richesse des biotopes et écosystèmes présents : Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (type I et type II), Espaces Naturels Sensibles, site NATURA 2000, Arrêté de protection de biotope ...,

- Le **PLATEAU AGRICOLE** qui propose une lecture de « grand paysage » vers le Sud et le Sud-Est du territoire.

Les grandes entités paysagères :



1.2.2. Superficie et population

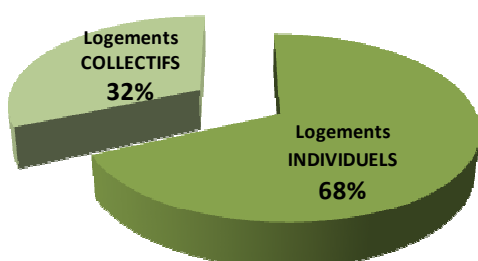
Avec une superficie de 1 110 hectares, soit 0,6 % du territoire départemental de l'Essonne et une densité de population relativement importante de 1 192 hab/km², le territoire communal s'inscrit dans un contexte urbain où la pression urbaine est forte, puisque située en limite des grands pôles urbains du Département, Evry et Corbeil-Essones.

Selon le dernier recensement au 1^{er} janvier 2013, Mennecy compte 13 710 habitants. Elle accueille environ 25% de la population communautaire du Val d'Essonne. Elle se place en première position démographique dans le territoire de la CCVE.

1.2.3. Habitat

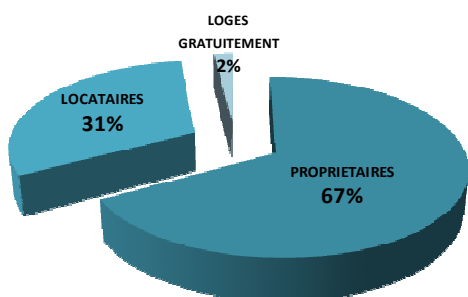
Composition du parc de logements :

Le parc de résidences principales se caractérise par une forte majorité :



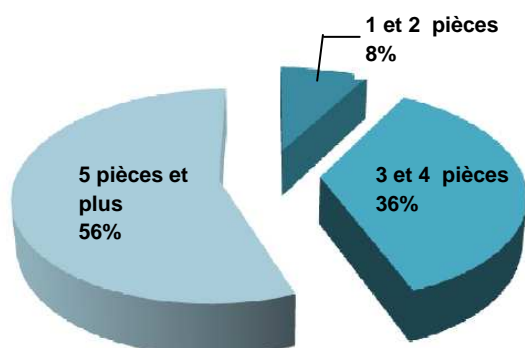
De logements individuels :

La majorité du parc de Mennecy est constitué de maisons individuelles (68%). Les logements collectifs ne représentent que 32% du parc total contre 49% au niveau départemental. Cependant Mennecy compte plus de logements collectifs que la CCVE avec un pourcentage de 24%.



Occupés par leurs propriétaires :

Mennecy est un secteur d'accession à la propriété : les deux tiers des logements sont occupés par leurs propriétaires. L'Essonne comptabilise légèrement plus de locataires (37% contre 31% à Mennecy). Cependant il faut noter que la part des locataires est beaucoup plus importante à Mennecy que sur le territoire de la CCVE avec seulement 25% de locataires.



Et de grandes tailles :

La majorité des logements de la commune sont des logements de grande taille (5 pièces et plus) avec un taux de 56%. Ce pourcentage est équivalent à celui de la CCVE (52%) mais beaucoup plus élevé que celui du département où seulement 34% des logements comptent 5 pièces et plus.

A l'inverse les petits logements de 1 et 2 pièces ne représentent que 8% du parc à Mennecy, 9% sur le territoire de la CCVE et 17% en Essonne.

→ Résidences principales selon le statut d'occupation :

	2009		Ancienneté moyenne d'emménagement en année(s)	1999	
	Nombre	%		Nombre de personnes	Nombre
Ensemble	5 061	100,0	13 134	4 620	100,0
Propriétaire	3 418	67,5	9 461	3 012	65,2
Locataire	1 566	30,9	3 459	1 482	32,1
dont d'un logement HLM loué vide	942	18,6	2 235	704	15,2
Logé gratuitement	78	1,5	214	126	2,7

Sources : Insee, RP1999 et RP2009 exploitations principales.

→ Types d'occupation de logements :

		Nombre	%
Type d'occupation de logement	Résidences principales	5061	94,37%
	Résidences secondaires	49	0,91%
	Logements vacants	239	4,46%
	Logements occasionnels	14	0,26%
	Ensemble	5363	100%
Type de logements	Individuels	3652	68,10%
	Collectifs	1679	31,30%
	Autres	32	0,60%

Source : Insee, RP2009 exploitation principale

En termes de sources de bruit, le territoire présente les caractéristiques suivantes :

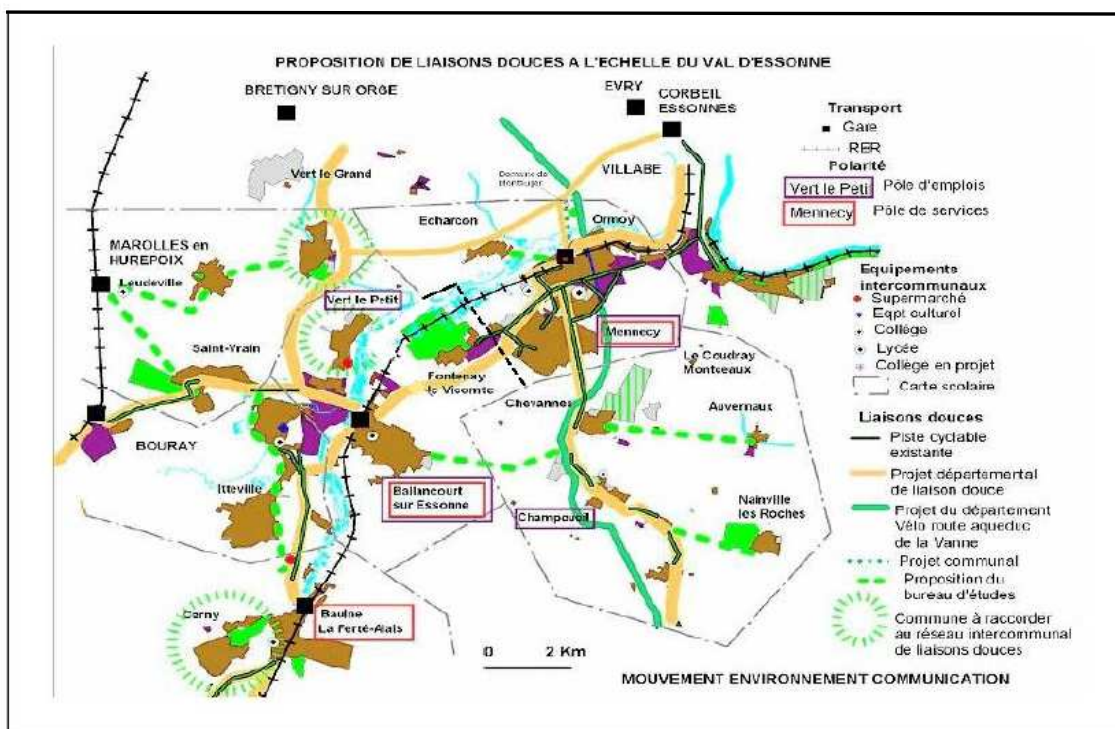
1.2.4. Infrastructures



Carte du classement sonore des infrastructures de transports terrestres

Arrêtés de classement sonore :

- Arrêté n°108 du 20 mai 2003 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire dans différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant,
- Arrêté n°109 du 20 mai 2003 relatif au classement sonore du réseau routier national dans différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant,
- Arrêté n°2005-DDE-SEPT-085 du 28 février 2005 relatif au classement sonore routier départemental dans différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant,



PLD du Val d'Essonne approuvé le 18 décembre 2007

La ville dispose d'une bonne desserte ferroviaire avec Paris et sa banlieue Sud (réseau SNCF Sud-Est - RER D) et d'un réseau routier.

Toutefois, l'insuffisance de franchissement de l'Essonne dans le secteur du Val d'Essonne, génère une circulation de transit intercommunal qui tend à engorger le réseau viarie ancien et de faible débit du centre ancien.

Près de 62 % des déplacements intra-communaux s'effectue en voiture particulière. En ce qui concerne les transports en communs, ils ne représentent que 2,2 % du trafic intra-communal et leur proportion ne pourra augmenter que sur la base d'une amélioration du service notamment en matière de fréquence, de régularité et d'horaires.

Les déplacements vers les communes du Val d'Essonne sont abordés de deux façons distinctes :

- Déplacements domicile - travail
- Déplacements domicile - école

On constate que les principaux flux domicile - travail s'organisent entre 5 communes (Ballancourt, Champcueil, Itteville, Mennecey et Vert le Petit) et fonctionnent de manière équilibrée entre les flux émetteurs et récepteurs d'actifs, notamment entre Ballancourt, Champcueil et Ormoy.

De plus, Mennecy apparaît comme un pôle d'attraction pour les déplacements domicile - école en provenance de Ballancourt, Chevannes, Itteville, Ormoy, Champcueil et Echarcon.

La concentration des flux domicile - école est liée à la présence d'un Collège et d'un Lycée sur le territoire communal. Toutefois, cette situation a évolué avec l'ouverture d'un nouveau collège à Champcueil.

On comptabilise près de 2 900 flux sortants par jour.

En direction de Paris, environ 70 % de ces flux sont assurés par la gare. Par contre, pour les autres déplacements, desservis par une gare, ils ne sont que de l'ordre de 15 %.

De plus, l'utilisation du RER pour les flux entrants ne représente que 10 à 20 %.

Tous les autres déplacements sont assurés par la voiture particulière et le bus.

► **Les dessertes routières**

L'autoroute A 6 constitue le grand axe Nord-Sud, par embranchement au Coudray-Montceaux (échangeur distant de 3 Km de la commune).

La route départementale 191 (Avenue Charles de Gaulle) constitue le principal axe intercommunal Est-Ouest (13 000 véhicules / jour) reliant Étampes au Sud Ouest, via Ballancourt et La Ferté-Alais et Corbeil-Essonnes au Nord-Est, par un tronçon commun RN 7 - RD 191.

La Communauté d'Agglomération Seine Essonne, la CCVE, les communes de Chevannes, Le Coudray Montceaux, Mennecy et Ormoy ont délibéré à l'unanimité pour le projet de Desserte du Val d'Essonne.

Un réseau de routes départementales relie la ville au pôle d'Évry - Corbeil-Essonnes, côté Nord (RD 153 - RD 26 et RD 137).

► **Les dessertes ferrées**

La ville compte environ 3,6 km de voies ferrées.

La ligne SNCF, réseau sud-Est, ligne D situe Paris-Gare de Lyon à 60 minutes de trajet, avec une fréquence d'un train tous les quarts d'heure aux heures de pointe.

A ce jour, la gare de Mennecy est inscrite dans un réseau de liaisons douces incomplet en raison :

- de l'absence d'aménagements cyclables dans les rues donnant accès aux bâtiments publics,
- de l'absence d'aménagements cyclables entre Mennecy, Echarcon et Ormoy.

- Projet de piste cyclable avenue Darblay. Cette piste permettra de relier le collège de Mennecy et le Parc de Villeroy à la gare RER de Mennecy.

► **Les circulations douces**

La CCVE a élaboré un Schéma des Déplacements Doux sur tout le territoire du Val d'Essonne. Ce dernier a été adopté en février 2013. La première tranche de travaux de ce Schéma est en cours, notamment sur la commune de Mennecy.

La Ville comporte 2 pistes cyclables sur 5,9 km :

- Piste 10 : 3,6 km (Partant du Boulevard Charles de Gaulle traversant les avenues de Villeroy et Darblay et sortant rue du Petit Mennecy)
- Piste 14 : 2,3 km (Route de Chevannes).

Le Département de l'Essonne a adopté, par délibération de l'Assemblée départementale en date du 20 octobre 2003, un Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces (SDDCD), outil de planification et d'aménagement des liaisons douces sur les routes départementales.

- La première promenade relie le domaine de Montauger à l'agglomération d'Evry. Elle sera reliée au centre ville par les aménagements prévus sur la RD 153 (itinéraire 10 du SDDCD).
- La deuxième promenade débute sur le plateau, au niveau des rues Canoville et Jean Jaurès et s'étend jusqu'à Champcueil, à hauteur de l'hôpital Clémenceau. Elle sera connectée à Champcueil à l'itinéraire n° 14 du SDDCD pour une liaison vers le Sud de l'Essonne.

Ces deux promenades utiliseront l'emprise des aqueducs ou des chemins ruraux longeant les aqueducs. Une étude de faisabilité s'est achevée en mars 2005.

Par ailleurs, un itinéraire spécifique, celui de l'Aqueduc de la Vanne et du Loing, (non inscrit au Schéma Directeur des Circulations Douces du Conseil Général) est en cours d'étude par le Département.

Les transports sont une compétence de la CCVE.

► **Les transports en commun :**

Outre le réseau ferré SNCF précédemment évoqué, la commune de MENNECY bénéficie parallèlement du réseau de transports en commun intercommunal.

Trois lignes régulières de bus desservent la commune de MENNECY :

- N° 24.11 et 24.12 : Champcueil, Mennecy, Ormoy, Le Coudray Montceaux, Corbeil, Evry,
- N° 24.07 : Ormoy, Mennecy, Chevannes,
- N°224 : ligne régulière à vocation scolaire.

De plus, la CCVE met en œuvre, depuis septembre 2013, une restructuration de l'ensemble du réseau de ces lignes de transports en commun afin de l'optimiser et d'améliorer la qualité de service pour les usagers (échéance opérationnelle prévisionnelle sur le secteur de Mennecy : janvier 2015).

Des lignes réservées à des usagers spécifiques :

- Pour les scolaires : ramassage gratuit pour les enfants scolarisés à l'école du Clos Renault et l'école de la Jeannotte via le quartier des Châtries et le Centre de loisirs.
- Pour les personnes âgées : service gratuit de transport mis à disposition les mercredis et samedis matins.

Enfin, le Transport à la Demande de la CCVE (Mobi'Val), amélioré depuis septembre 2013, prévoit également d'évoluer au travers du PACTE Sud Essonne (échéance opérationnelle prévisionnelle : septembre 2015).

► **Les transports aériens :**

La ville de Mennecy se situe à environ 30 Km de la plate-forme d'Orly.

La commune de Mennecy n'est pas incluse dans le Plan d'Exposition au Bruit (PEB) et dans le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Paris-Orly.

1.2.5. Projets et objectifs d'aménagement

► **Développement économique**

L'activité économique sur la zone existante (notamment Montvrain I) est un atout pour la commune.

De plus, l'implantation de la nouvelles zone d'activité économique Montvrain II devrait créer des emplois supplémentaires d'ici 2015 sur la Commune, afin de faire passer le taux d'emploi local de 0,40 (taux de 1999) à 0,45.

Depuis le 1^{er} janvier 2003, le développement économique est une compétence de la CCVE dans les statuts.

► Développement urbain

Réaménagement du secteur gare suite à la suppression du passage à niveau n°19.

1.3.Méthode d'élaboration du PPBE

1.3.1. Organisation au sein du territoire

La commune de Mennecey, faisant partie de l'agglomération parisienne, a élaboré le (projet) de PPBE, dont elle a la compétence, en interne. La Commune a participé aux réunions de formation, s'est appuyé sur les supports mis en place par Bruitparif et a bénéficié du programme d'accompagnement mis en place par Bruitparif.

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

Afin de réaliser ce PPBE, la commune de Mennecey s'est appuyée en interne sur les compétences de son Service Urbanisme.

1.3.3. Outils à disposition

Afin d'établir ce PPBE, la commune a utilisé la plateforme web-SIG de Bruitparif mise à disposition.

1.3.4. Identification des acteurs

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

- Le Conseil Général de l'Essonne,
- La Direction Départementale des Territoires de l'Essonne,
- La Communauté de Communes du Val d'Essonne,
- Bruitparif.

1.3.5. Méthode d'identification des enjeux

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

1.3.6. Proposition de plan d'actions

Le plan d'action s'axera principalement autour :

- de la réduction du bruit routier communal via des actions de réduction de la vitesse, de changement de revêtement de chaussée, de limitation de la propagation et d'isolement de façade de bâtiments.
- de la délimitation de zones calmes et de la mise en place d'actions destinées à les préserver

1.3.7. Méthode de consultation du public

Les cartes de bruit stratégiques sur le territoire de Mennecey, approuvées par délibération du Conseil Municipal en date du 27 septembre 2013, sont consultables sur le site internet de la Ville et en Mairie Monique SAILLET.

Le projet de Plan de Prévention du Bruit de Mennecey est porté à la consultation du public du mardi 15 juillet 2014 au lundi 15 septembre 2014, sous la forme d'un registre ouvert en Mairie Monique SAILLET, 65 boulevard Charles de Gaulle à Mennecey, du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h 00 et de 13 h 30 à 17 h 30 et sur le site internet de la commune de Mennecey.

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

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

1.3.8. Publication du PPBE

Le document mentionné ci-dessus constituera le PPBE de la commune de Mennecey, qui sera arrêté par délibération du conseil municipal puis transmis au Préfet du département de l'Essonne et rendu consultable sur le site internet de la Ville.

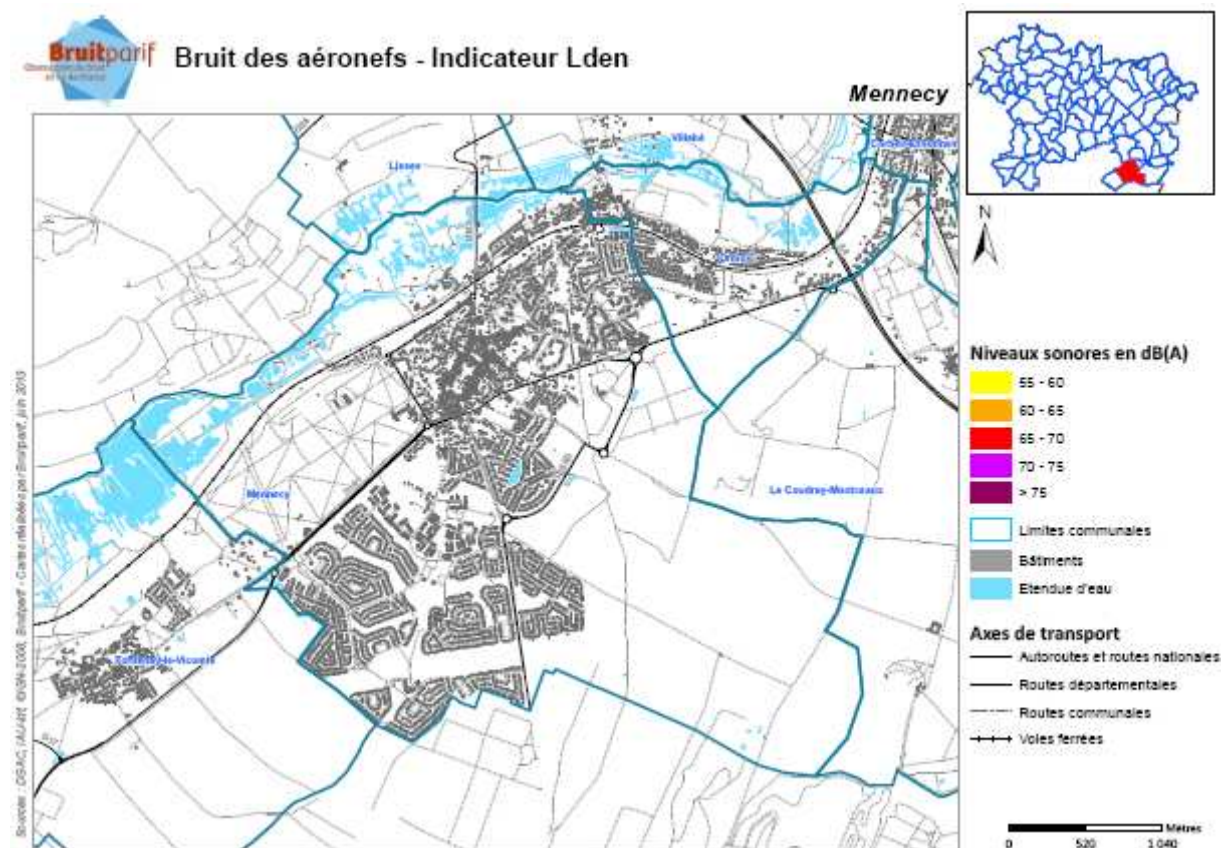
Il sera également transmis pour information à Bruitparif afin que Bruitparif puisse tenir à jour un tableau de bord de l'état d'avancement des publications des PPBE au sein de l'Île-de-France.

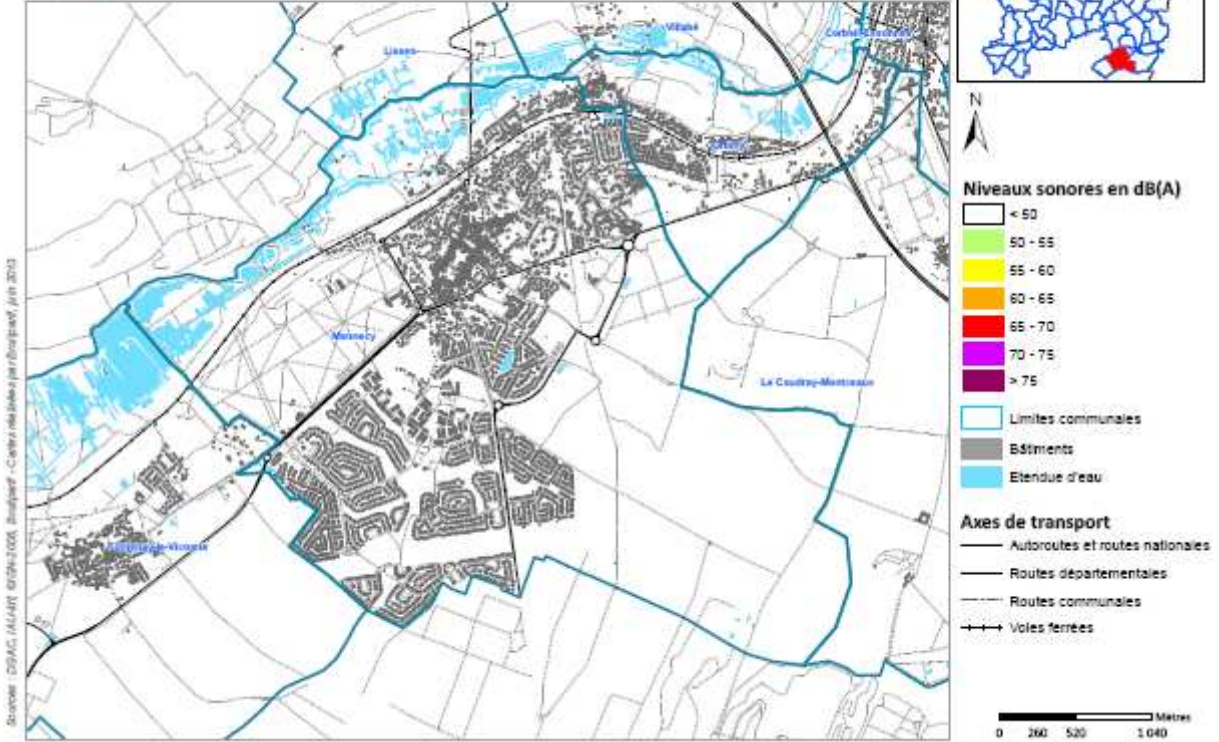
2. Identification des enjeux

Les cartes de bruit stratégiques constituent un premier état des lieux des nuisances sonores actuelles du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles. Il s'agit ici de récapituler les informations qui peuvent être extraites des cartes de bruit afin d'obtenir une première visualisation des enjeux du territoire en termes de bruit (leur localisation et leur contexte). Ainsi, les tableaux et les graphiques ci-dessous présentent les principaux résultats de l'exposition au bruit pour les populations, selon les 2 indicateurs réglementaires (Lden et Ln) et pour chaque source de bruit.

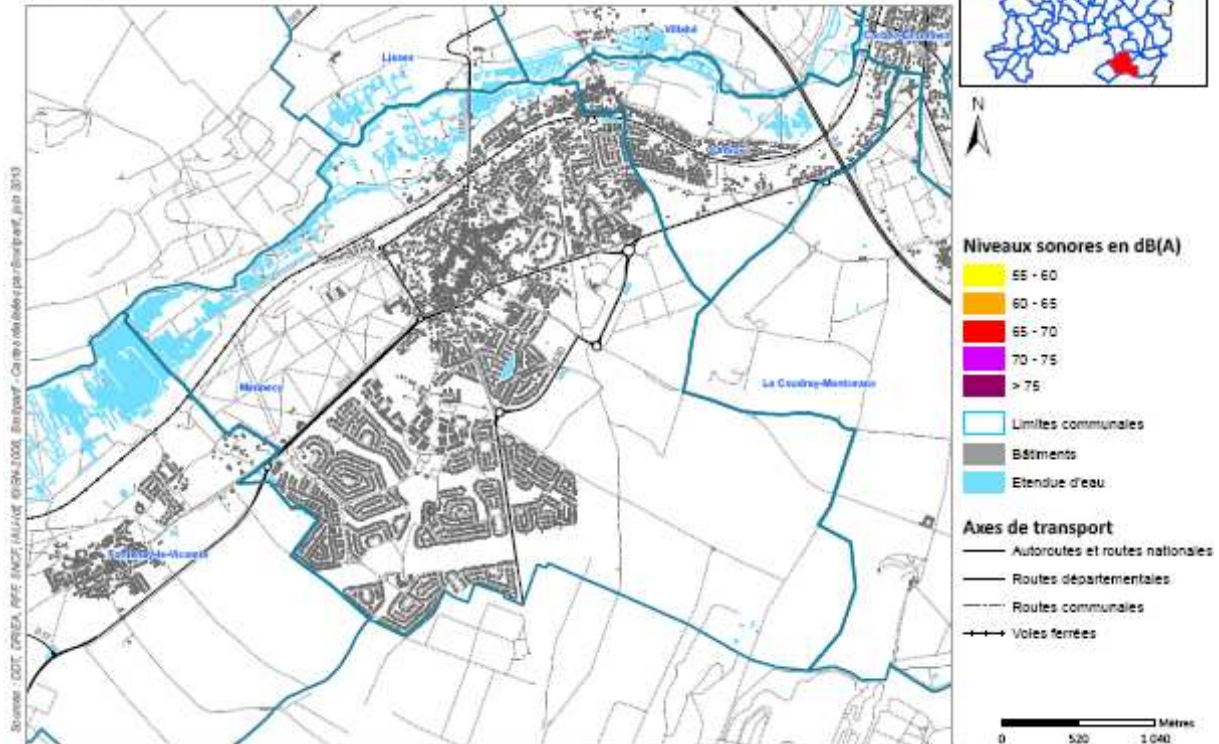
2.1. Synthèse des résultats de la cartographie du bruit

► **Bruit Aérien – Cartes de type A**

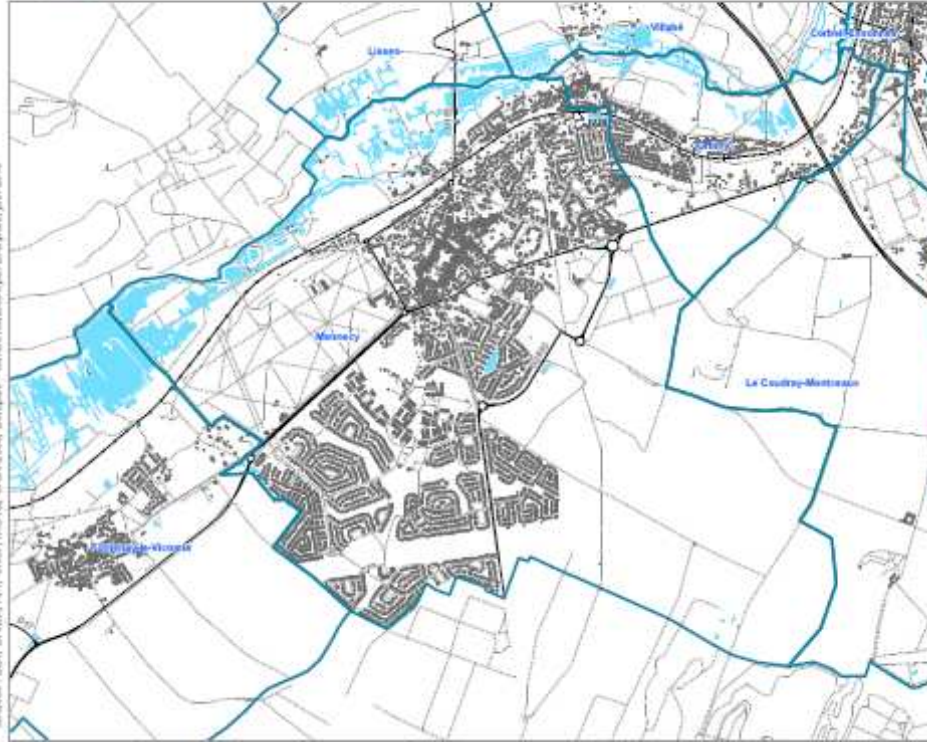




► Bruit Ferré - Cartes de type A



Sources : DOT, DRIEA, RFR, INCEP, LAJAVE, BRUNO, 2000, Bruitparif - Carte réalisée par Bruitparif, juin 2013

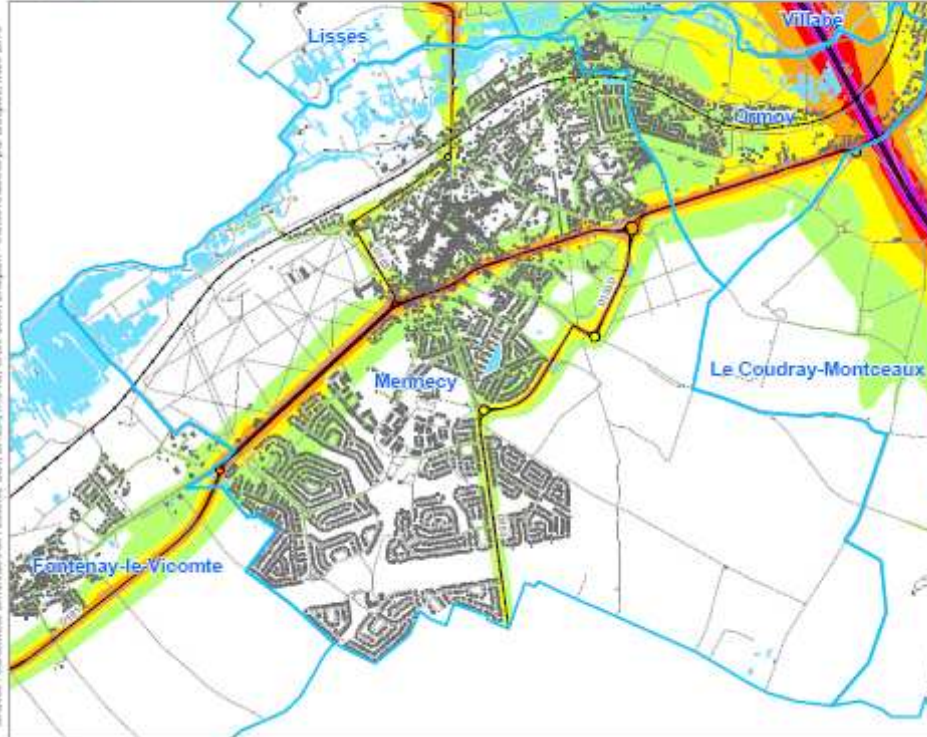


► **Bruit Routier - Cartes de type A**

Sources : carte réalisée par l'Etat, DOT, DRIEA, LAJAVE, BRUNO, 2000, Bruitparif - Carte réalisée par Bruitparif, mars 2013



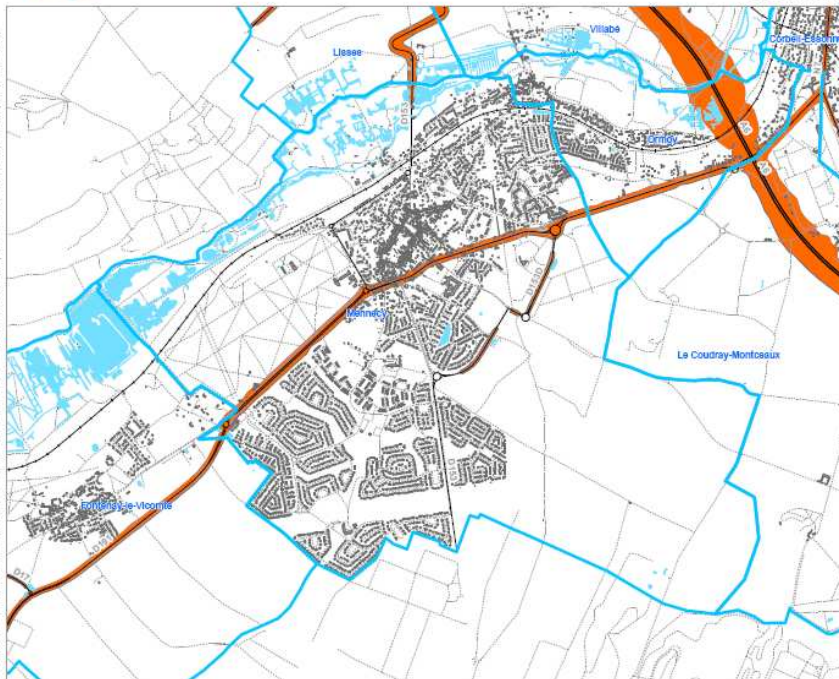
Sources : collectivités territoriales de l'Essonne, DDT, DRIEA, JALAJAF ©IGN-2008, Bruitparif - Cartes réalisées par Bruitparif, mars 2013



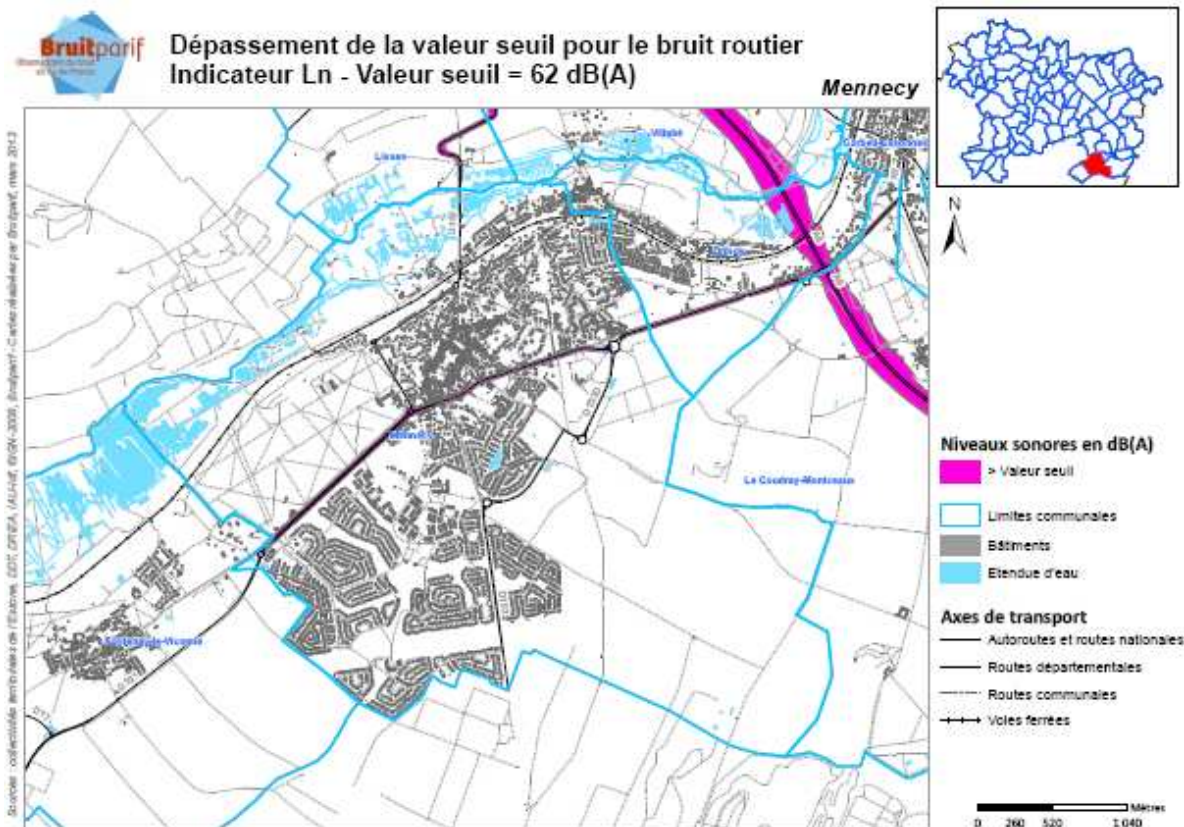
► **Bruit Routier - Cartes de type C**

Dépassement des valeurs seuils pour le bruit routier en Lden

Sources : collectivités territoriales de l'Essonne, DDT, DRIEA, JALAJAF ©IGN-2008, Bruitparif - Cartes réalisées par Bruitparif, mars 2013



Dépassement des valeurs seuils pour le bruit routier en Ln



Au sein de ces zones de dépassement des valeurs limites le long du réseau routier, des secteurs à enjeux apparaissent car comprenant des habitations et un établissement sensible

2.1.1. Exposition par tranches de niveaux sonores

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

SYNTHÈSE DES CLASSES D'EXPOSITION AU BRUIT DE LA POPULATION

Commune : **MENNECEY**
Population : **13075**

Nombre d'habitants exposés au bruit

Classes d'exposition - Lden

Période 24h	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population exposée								
A moins de 55 dB(A)	4532	35%	13075	100%	0	0%	13075	100%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	5844	45%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	2129	16%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	461	4%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 70 dB(A) et 75 dB(A)	109	1%	0	0%	0	0%	0	0%
A plus de 75 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total		101%		100%		0%		100%

Classes d'exposition - Ln

Période nocturne	Bruit routier		Bruit ferroviaire		Bruit industriel		Bruit des aéronefs	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%	Nb	%
Population exposée								
A moins de 50 dB(A)	9438	72%	13075	100%	0	0%	13075	100%
Entre 50 dB(A) et 55 dB(A)	3024	23%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 55 dB(A) et 60 dB(A)	485	4%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 60 dB(A) et 65 dB(A)	128	1%	0	0%	0	0%	0	0%
Entre 65 dB(A) et 70 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
A plus de 70 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Total		100%		100%		0%		100%

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

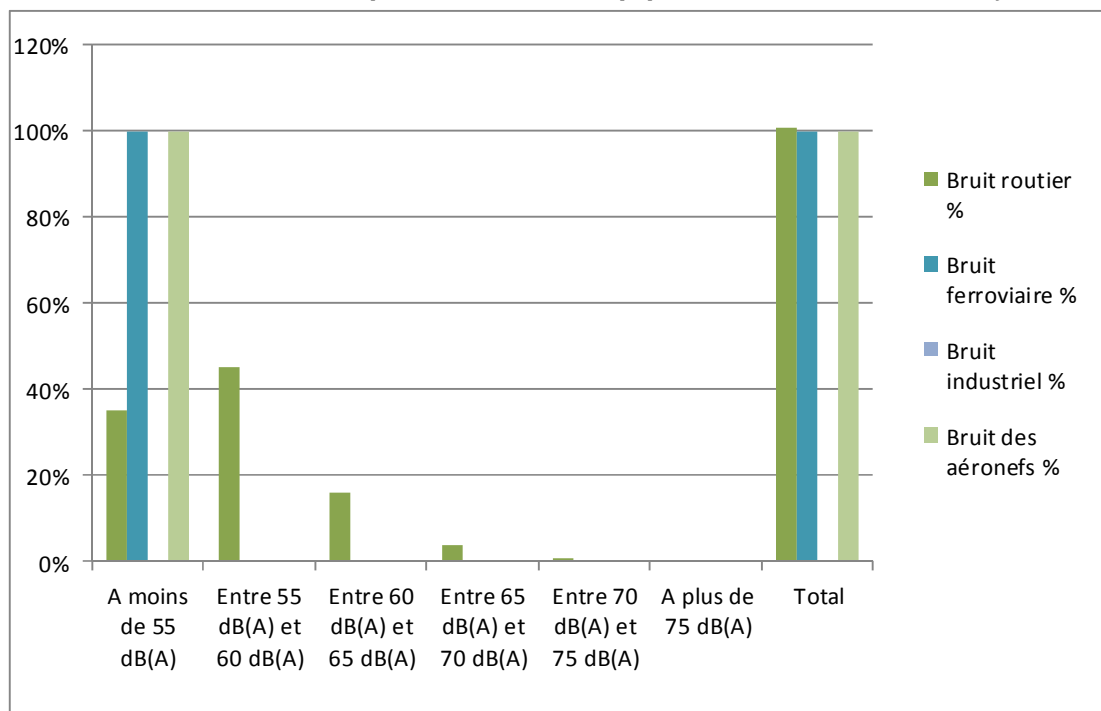


Tableau de synthèse des classes d'exposition au bruit pour les établissements sensibles

Indicateur Lden

Etablissements exposés	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
à moins de 55 dB(A)	3	19%	16	100%	16	100%
entre 55 et 60 dB(A)	6	38%	0	0%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	3	19%	0	0%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	3	19%	0	0%	0	0%
entre 70 et 75 dB(A)	1	6%	0	0%	0	0%
à plus de 75 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%
Au dessus du seuil	1	6%	0	0%	0	0%

Indicateur Lnnight

Etablissements exposés	Bruit routier		Bruit ferré		Bruit aérien	
	Nb	%	Nb	%	Nb	%
à moins de 50 dB(A)	9	56%	16	100%	16	100%
entre 50 et 55 dB(A)	3	19%	0	0%	0	0%
entre 55 et 60 dB(A)	3	19%	0	0%	0	0%
entre 60 et 65 dB(A)	1	6%	0	0%	0	0%
entre 65 et 70 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%
à plus de 70 dB(A)	0	0%	0	0%	0	0%
Au dessus du seuil	1	6%	0	0%	0	0%

Seul un établissement périscolaire est exposé au bruit, notamment le centre de loisirs Joseph Judith.

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

SYNTHESE DES DEPASSEMENTS DES VALEURS LIMITES

Commune : MENNECY
Population : 13075
Etablissements sensibles : 1

Population et bâtiments sensibles exposés à des dépassements de valeurs limites

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit de aéronefs
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	163	0	0	0
Nb de bâtiments d'enseignement	1	0	0	0
Nb de bâtiments de santé	0	0	0	0

Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60
Nb d'habitants	80	0	0
Nb de bâtiments d'enseignement	1	0	0
Nb de bâtiments de santé	0	0	0

D'après les résultats des cartes de bruit, moins de 200 habitants de la commune de MenneCY sont soumis à des dépassements de seuil pour le bruit routier.

2.2. Localisation et hiérarchisation des zones bruyantes

2.2.1. Critères de hiérarchisation des enjeux

- **Utilisation d'un indice agrégé de population exposée à des niveaux critiques de bruit permettant d'obtenir une vision homogène du territoire**

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

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

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

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les valeurs limites se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur seuil et la valeur seuil + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ». Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur Lden et Ln se verra attribué un coefficient « 4 ».

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

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

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

Précision pour le bruit aérien

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2.2. Bruit routier

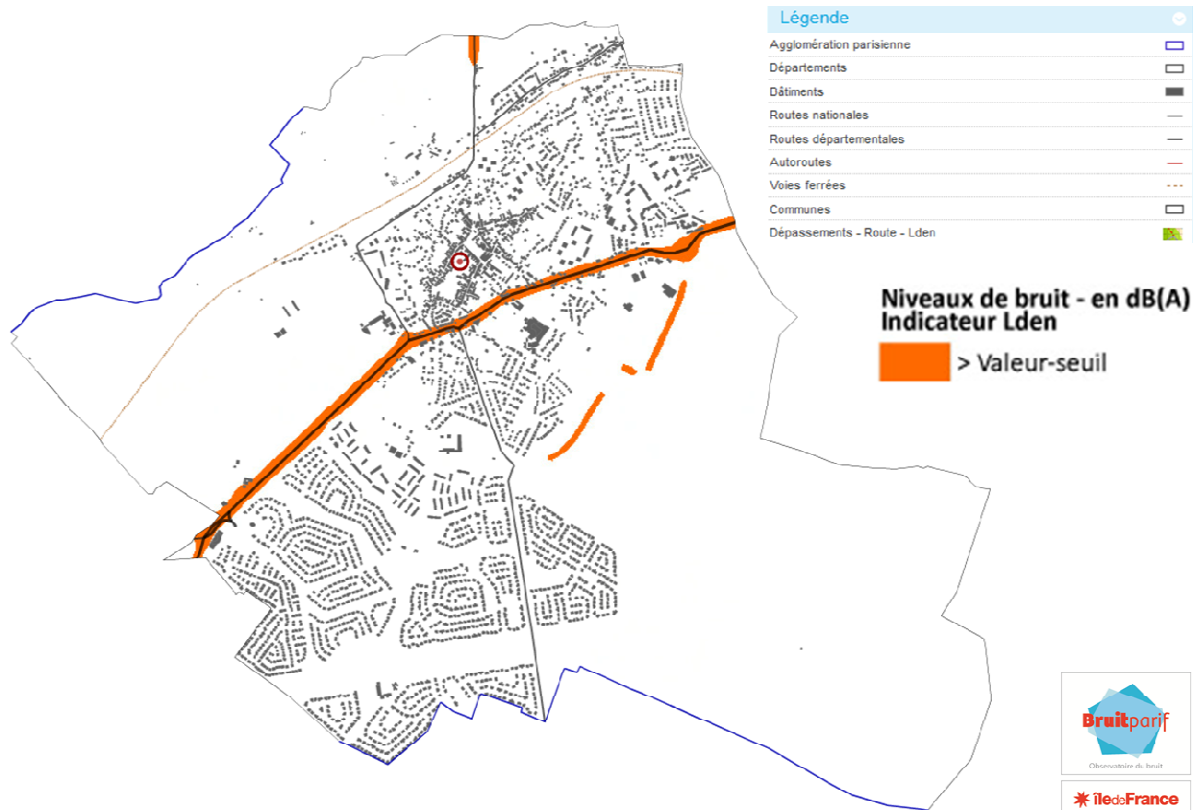
Pour le bruit routier, les dépassements potentiels des valeurs limites sont identifiés aux abords des routes suivantes :

- Autoroutes : A6
- Départementales : RD 191, RD 153 et RD 153 D

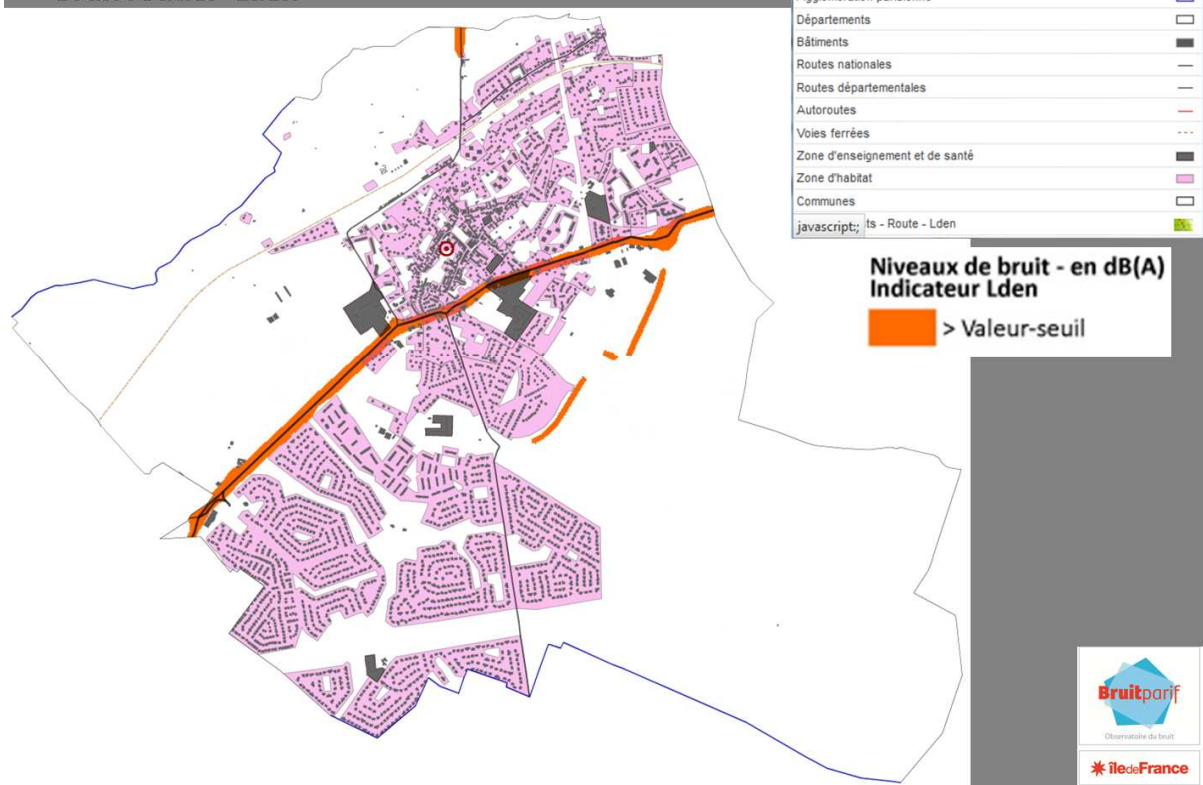
En ce qui concerne les routes communales, celles-ci représentent un trafic local et ne dépassent pas les valeurs seuils.

Identification de zones enjeux pour le bruit routier de Mennecy en Lden

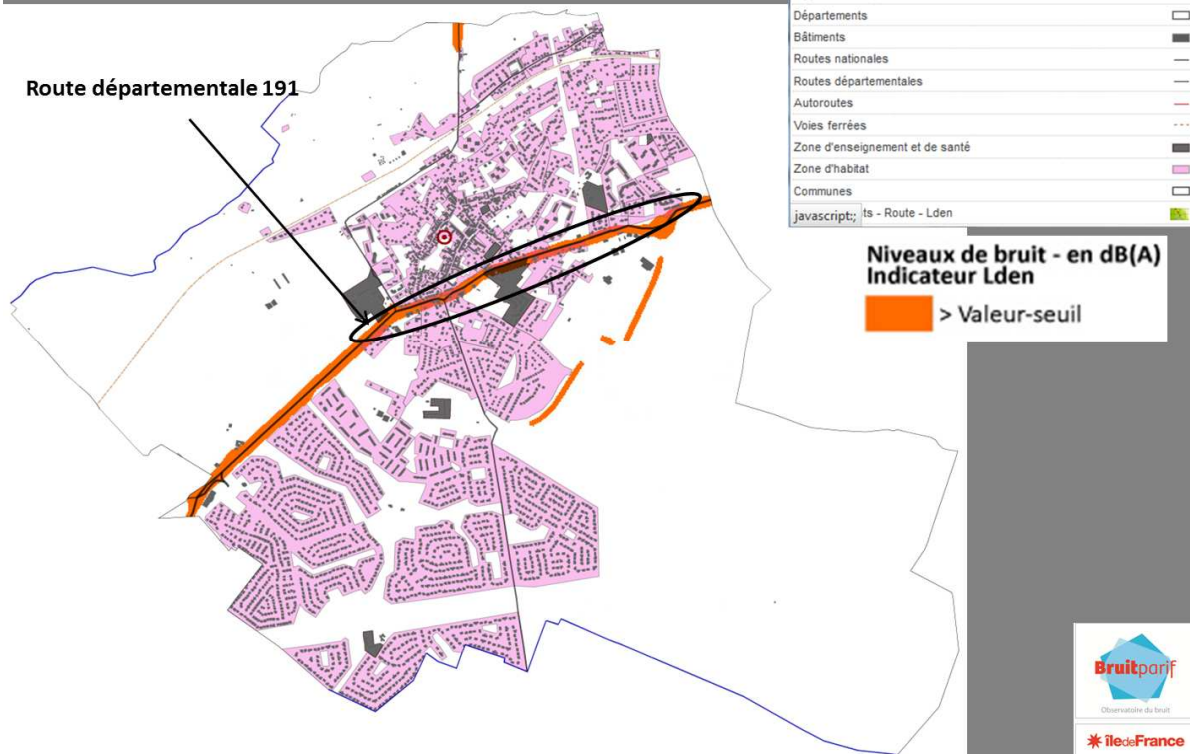
Dépassement de seuil - Bruit routier-Lden



**Dépassement de seuil et Mode d'occupation du sol
Bruit routier- Lden**

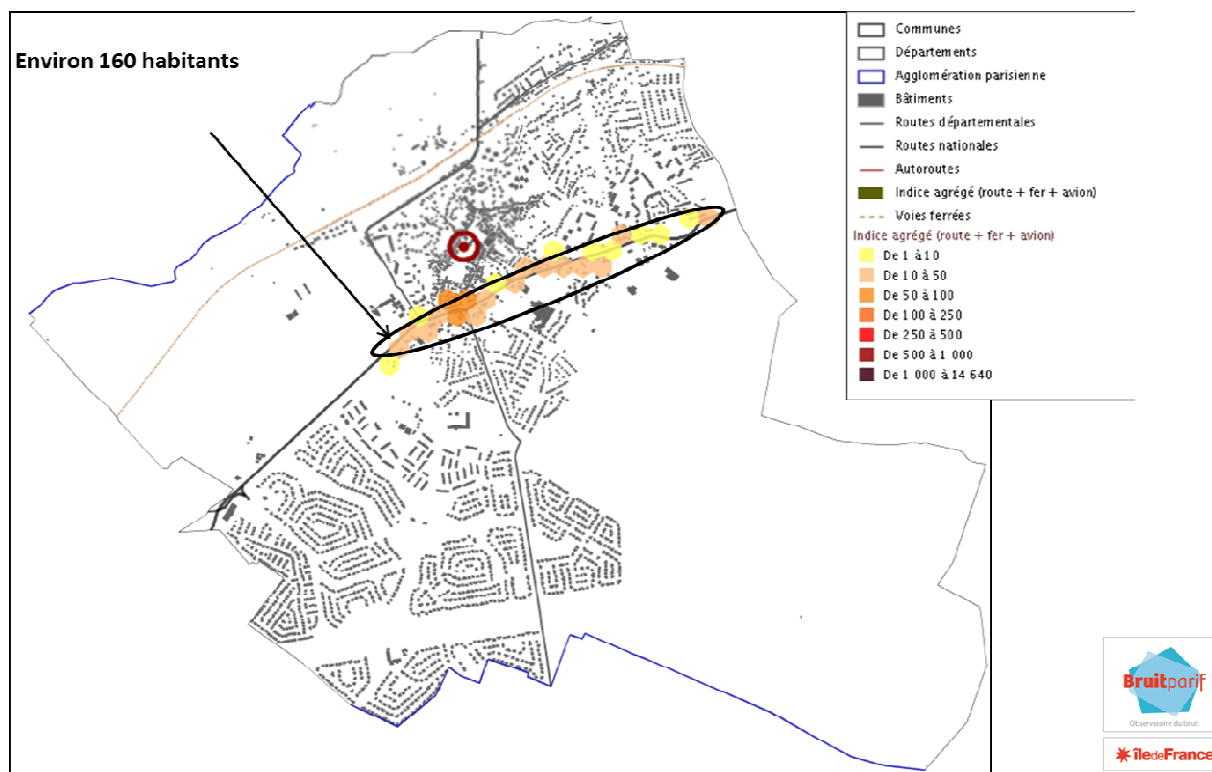


Localisation des zones à enjeux

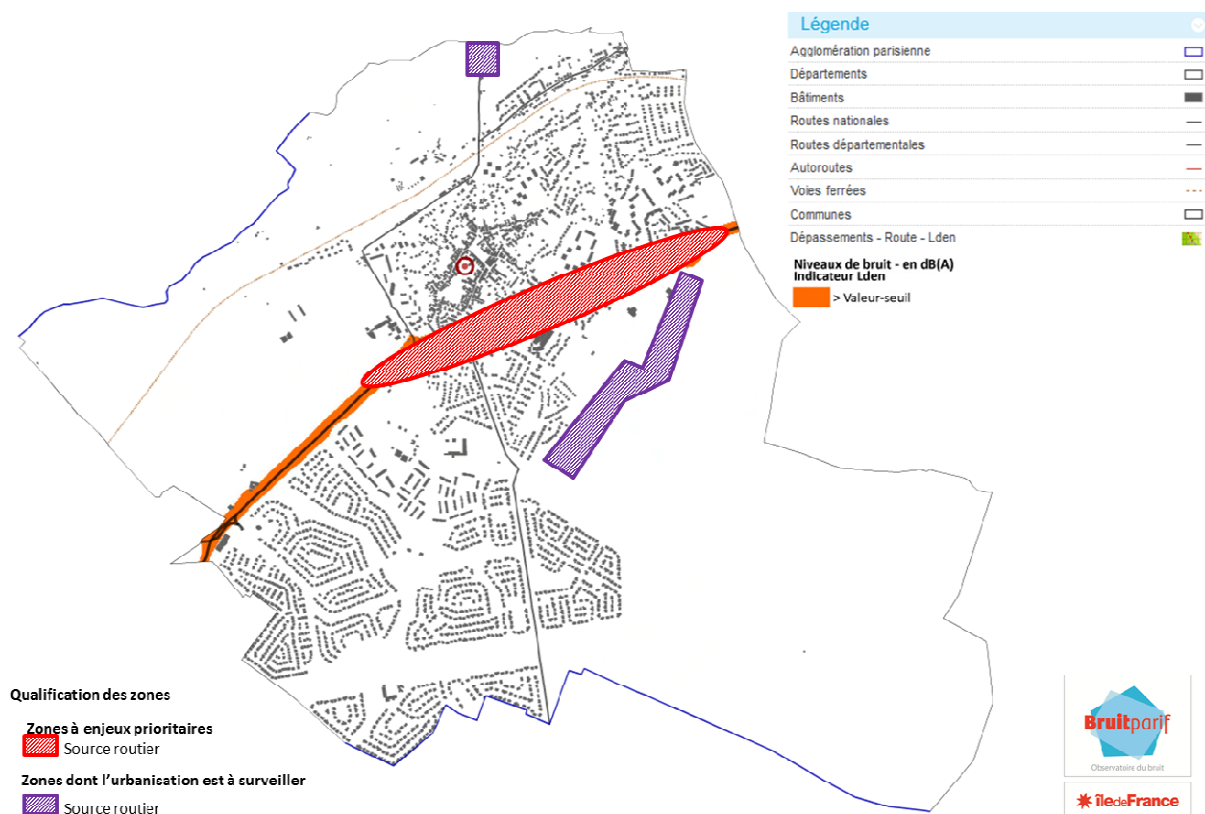


**

Indice bruit routier



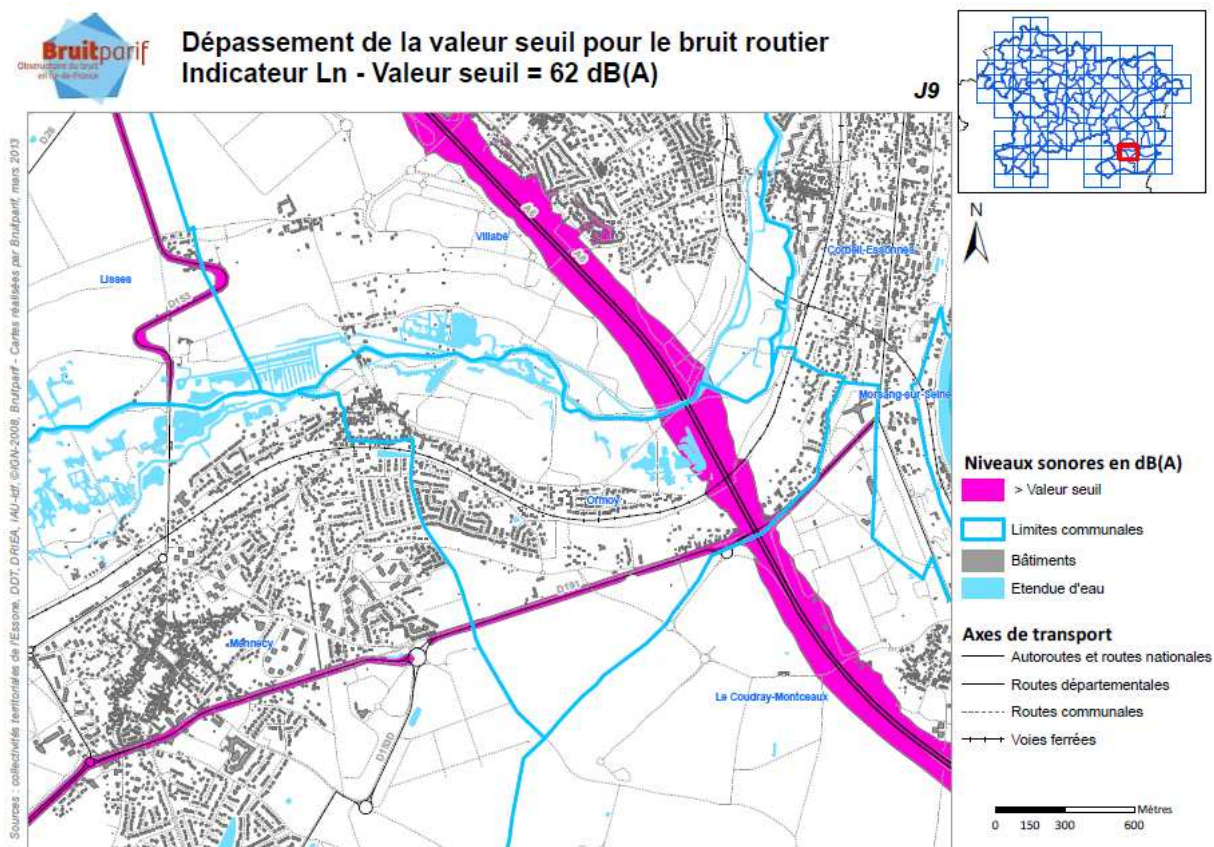
Carte de synthèse des zones à enjeux sur le territoire



Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Lden

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de Grandeur de la population impactée	Hierarchisation des zones
Route départementale 191 (1 bâtiment sensible)	CG	163	

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



Liste des zones à enjeux pour le bruit routier en Ln

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Ordre de Grandeur de la population impactée	Hierarchisation des zones
Route départementale 191(1 bâtiment sensible)	CG	80	

2.2.3. Bruit ferré

La ligne ferroviaire traversant la commune de Mennecey n'engendre pas de dépassements potentiels des valeurs limites pour les indicateurs Lden et Ln.

2.2.4. Bruit aérien

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

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

En Ile-de-France, 3 aéroports sont dotés d'un PGS : Paris-CDG, Paris-Orly et Paris-Le Bourget. Le PGS est établi sur la base du trafic estimé et des procédures de circulation aérienne applicables l'année qui précède l'établissement du plan. Il comporte trois zones délimitées par des courbes correspondant à des indices Lden calculés :

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

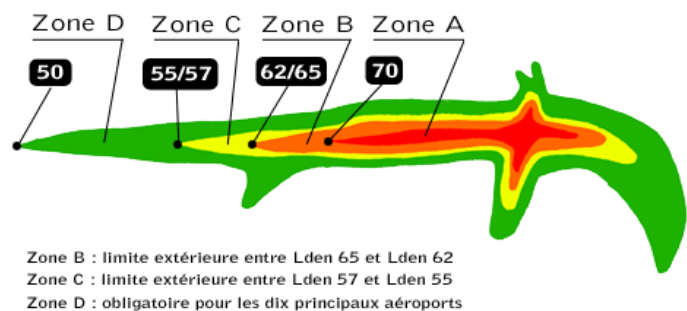
La commune n'est pas concernée par le Plan de Gêne Sonore (PGS) de l'aéroport de Paris/Orly dont la révision a été approuvée par arrêté interpréfectoral du 30 décembre 2013.

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

- Ensuite, les Courbes d'Environnement Sonore (CES) qui sont établies chaque année, en utilisant le même logiciel que pour l'établissement des PGS et des PEB par Aéroports de Paris, mais sur la base du trafic et des conditions de circulation de l'année précédente. Les données relatives à l'année 2009 (CES 2009) ont été transmises par ADP avec l'accord de la DGAC à Bruitparif pour les besoins de la cartographie stratégique du bruit et sont disponibles au sein de l'espace Web-SIG de Bruitparif. L'utilisation de ces courbes permet d'avoir une évaluation plus récente des niveaux sonores que les courbes du PGS pour Paris-Orly et Paris-CDG dont le PGS date de 2013.

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

- Zone A : Exposition au bruit très forte
- Zone B : Exposition au bruit forte
- Zone C : Exposition au bruit modérée
- Zone D : Exposition au bruit faible



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

Le PEB de l'aéroport d'Orly a été approuvé le 21 décembre 2012 par arrêté interpréfectoral n°2012/4046.

Celui de Paris-Le Bourget est en cours d'élaboration.

La commune n'est pas concernée par le Plan d'Exposition au Bruit de l'aéroport de Paris/Orly.

2.2.5. Bruit industriel

Aucune Installation Classée pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE A) n'a été référencée sur le territoire de Mennecy.

2.3. Localisation et hiérarchisation des zones de calme à préserver

2.3.1. Définition

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

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

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

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

2.3.2. Méthodologie de définition des zones calmes potentielles

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

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

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

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

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

Carte de synthèse des zones calmes potentielles



La zones de ressourcement retenue, correspondant à une zone calme de compétence communale, est celle du parc de Villeroy, de type Espace Boisé Classé (EBC), d'une superficie de 110 hectares.

3. Plan d'actions

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

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

Ces documents constituent, par certains aspects, des outils privilégiés de prévention et de rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

Les documents stratégiques disponibles ont donc été examinés afin :

- d'une part, d'identifier d'éventuelles pistes de travail inscrites dans ces documents, y compris de manière implicite ;
- d'autre part, de s'assurer de la meilleure cohérence possible entre les priorités d'actions du PPBE et les axes préconisés dans les documents de planification, notamment en ce qui concerne les déplacements.

Les documents dont le contenu a ainsi été examiné en termes d'incidences sur l'environnement sonore ou sur la qualité acoustique des lieux de vie, sont les suivants :

- Schéma Directeur d'Aménagement, Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et Plan Local d'Urbanisme (PLU)
- Plan Local des Déplacements (PLD)
- Plan Local de l'Habitat (PLH)
- Agenda 21

D'autre part, le PPBE sera pris en compte dans un Plan Climat Energie Territoire qui a été lancé à l'échelle intercommunale.

3.1.1. SDRIF, SCOT et PLU

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

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

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

Le SDRIF a été adopté le 27 décembre 2013 par décret. La question des nuisances sonores est prise en considération dans ce document à travers différentes préconisations :

- Veiller à ce que la densification urbaine n'expose pas davantage de population à des niveaux élevés de bruit
- Veiller à ce que les nouvelles infrastructures de transport soient construites en limitant les nuisances sonores pour les populations riveraines
- Veiller à ce que les projets d'aménagement ou de renouvellement urbain (Grands Projets de Renouvellement Urbain (GPRU), éco-quartiers) intègrent la problématique du bruit en amont à la fois dans la conception des bâtiments et dans leur positionnement par rapport aux espaces existants
- Veiller à ce que les transports collectifs et les modes de déplacement doux soient développés et privilégiés face aux transports motorisés individuels
- Veiller à ce que la création de zones de calme soit encouragée, notamment dans les zones carencées en espaces urbains de qualité, tout en préservant les zones déjà existantes.

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

- le schéma de cohérence territoriale (SCoT), qui affine ces principes au niveau d'un territoire intercommunal
- le plan local d'urbanisme (PLU), qui détermine, pour chaque propriété, les règles d'urbanisme doivent donc définir, à chaque échelle géographique, les modalités de mise en œuvre des orientations du SDRIF

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

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

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

Le SCoT de la Communauté de Communes du Val d'Essonne a été approuvé le 29 janvier 2008.

Le Plan Local d'Urbanisme est un document stratégique et opérationnel ayant une portée juridique, pour la définition et la mise en œuvre des politiques urbaines à l'échelle communale ou intercommunale. Il présente le projet d'aménagement et de développement durable (PADD) qui exprime les éléments du projet communal sur lesquels la commune souhaite s'engager et définit les orientations d'urbanisme et d'aménagement retenues en vue de favoriser le renouvellement urbain et de préserver la qualité architecturale et l'environnement.

Le Plan Local d'Urbanisme de la commune de Mennecy, approuvé le 15 juillet 2010, contient un rappel aux arrêtés préfectoraux relatifs aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.

Lorsqu'un maître d'ouvrage d'une habitation, d'un établissement scolaire, d'un établissement de santé ou d'un hôtel construit ou modifie une construction (modification soumise à permis de construire) à l'intérieur d'un secteur affecté par le bruit d'une voie classée, il doit mettre en place une isolation acoustique renforcée qui tient compte du niveau de classement de ladite voie et des phénomènes de propagation.

Le calcul de l'isolement acoustique à mettre en place est de la responsabilité du constructeur et il s'agit d'une obligation introduite par l'article R111-4-1 du code de la construction.

Cartographie du PLU de Mennecy



3.1.2. PDU et PLD

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

Le Plan Local des Déplacements (PLD) du Val d'Essonne, approuvé le 18 décembre 2007, est une déclinaison locale du Plan de Déplacement Urbains de la Région Île-de-France (PDUIF) dont la révision a été arrêtée par le Conseil Régional le 16 février 2012.

Le document propose une stratégie autour de 9 grands défis, déclinés en 34 actions, qui permettront de répondre aux besoins de déplacements à l'horizon 2020, tout en réduisant de 20% les émissions de gaz à effet de serre.

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

3.1.3. PLH

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

Il n'existe pas de PLH communal ou intercommunal.

Un contrat de mixité sociale a été signé le 17 juin 2009, entre l'Etat et la Ville, permettant de répondre à la définition de l'article L.302-5 du Code de la Construction et de l'Habitat afin de résorber le déficit en matière de logement social.

3.1.4 Agenda 21

La commune de Mennecy a adopté, par délibération du Conseil Municipal du 20 décembre 2013, l'agenda 21 et le programme d'actions de la ville de Mennecy.

3.2. Actions sur le bruit routier

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

Gestionnaire	Etat d'avancement PPBE
CG 91	PPBE approuvé le 24 juin 2013
DDT 91	PPBE approuvé le 7 novembre 2012

La suppression du passage à niveau n°19 (PN19) a été achevée. Un écran acoustique a bien été réalisé le long de la déviation de la RD 153 (côté giratoire Parc de Villeroy).

Le programme de renforcement et de réhabilitation de chaussée sur lequel le Conseil Général s'engage annuellement concerne le territoire de l'Essonne dans son ensemble.

Dans le projet de PPBE du Conseil Général de l'Essonne de 1^{ère} échéance, aucune zone à enjeux n'a été identifiée.

Dans le projet de PPBE du Conseil Général de l'Essonne de 2^{ème} échéance, il a été identifié :

- 1 zone à enjeux sur la RD153 à proximité de la gare sur l'avenue Darblay n°RN153-1. Les habitations en dépassements de seuils ne devraient plus l'être dès la mise en service effective de la suppression du PN19 et de la déviation de la RD153 en mars 2014,
- 4 zones à enjeux sur la RD191 n°RD191-5 (1000m), RD191-6 (460m), RD191-7 (250m) et RD191-8 (1500m). Ces zones sont situées sur le boulevard Charles de Gaulle entre le Parc de Villeroy et la bifurcation avec la RD153D. Aucune action n'est envisagée dans le PPBE du Conseil Général de l'Essonne pour le moment.

3.2.2. Traitement des zones à enjeux du réseau communal :

- o **Actions de maîtrise du trafic**
 - **Actions réalisées au cours des 10 dernières années**
 - **Actions qui seront mises en place au cours des 5 années à venir**

Actions de maîtrise du trafic réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Restriction d'accès à certains types de véhicules (2R motorisés, poids lourds)	Interdiction de circulation des poids lourds > 5,5 tonnes sur l'avenue de Villeroy Idem Avenue Jeannotte		Villeroy/ Darblay 04/05/10 Jeannotte 18/10/10	
Développement des transports en communs (navettes mini-bus électriques, sites propres...)	Transports à la demande auprès de la CCVE (Mobi'Val) et du Conseil Général Restructuration par la CCVE de l'ensemble du réseau des lignes de transports en commun afin de l'optimiser et d'améliorer la qualité de service pour les usagers		2015 2015	
Renouvellement flotte véhicules services municipaux en hybrides/électriques	Achat d'un véhicule électrique et de trois vélos électriques	Véhicule 11 656.00€ Vélos 3 487.00€	2010	
Favoriser les mobilités douces (pistes cyclables, partage de la voirie, etc)	Zones 20, zone de rencontre dans les rues des Ecrennes et rue des Mélèzes Zone 20 créée rue de la Fontaine	Rue des Ecrennes : 16 254.00€ Rue des Mélèzes : 1 397.00€ Rue de la Fontaine	2011 2012 2014	
Schéma des Déplacements Doux	1 ^{ère} tranche de travaux pour la circulation douce		2014	

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

Actions sur les vitesses de circulation réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Réduction réglementaire de la vitesse (axes limités à 50, 30 km/h...)	Quartiers des Levitt Rue l'Ormeteau, rue du Clos Renault, rue du Bel Air et rue Canoville	16 999.00€	2003 2013/2014	
Mise en place de zones piétonnes, zones 30, zones de rencontre	- Limitation de la vitesse à 30km/h sur le secteur de la Verville et du Domaine de Mennecy - Zones 20 de rencontres dans les rues des Ecrennes - et des Mélèzes - Parking Ecole Verville Zone 20 - RD153/Ecrennes Zone 30 - Rue de la Fontaine Zone 20	351 190.00€ 250.00€ 250.00€ 45000.00 €	2003 2011 2013 2013 2014	
Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires	Intersection entre la rue Paul Cézanne et la RD 153 D RD 153 /Route de Chevannes	50 000.00€ 72 000.00€	2013/2014 2014	
Mise en œuvre d'« ondes vertes » modérantes	Zone N secteur Champoreux et maintien des zones agricoles dans le Plan Local d'Urbanisme		15/07/2010	
Aménagements ponctuels de voirie (décrochements verticaux de chaussée de type ralentisseurs, coussins, plateaux surélevés... décrochements horizontaux comme rétrécissements de chaussée, chicanes...)	- Avenue de la Jeannotte et Avenue du Buisson Houdart - Rue du Petit Mennecy - Route de Chevannes - Rue du Petit Mennecy - Avenue de Neufville - Avenue de Neufville - Rue de la Fontaine - Rues Canoville, de l'Arcade, de la Croix Boissée - Rues de l'Ormeteau et du Bel Air - Boulevard de la Verville	336 027.00€ 36 946.00€ 21 461.00€ 18 305.00€ 13 178.00€ 173 008.00€ 6 974.00€ 3 000.00€ 200 000.00€	2009 2012 2013 2013 2013 2014 2014 2014 2014 2014/2015	

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

Actions sur les revêtements de chaussée réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Changement de pavés pour des revêtements bitumineux				
Actions de maintenance régulière des voiries (lutte contre l'orniérage...)	Campagnes de lutte contre l'orniérage	39 828.00€	4 fois 2J/an	
Mise en place de revêtements acoustiques				

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

Opérations de traitement acoustique des façades (Y compris opérations de réhabilitation thermique) réalisées au cours des 10 dernières années et des 5 années à venir				
Intitulé	Description de l'action	Coût estimé (si possible)	Date de réalisation	Gains (dB et population bénéficiaire) si possible
Isolation de façades				
Changement des huisseries	Ecole de la Sablière	92 116.00€	2014	
Rénovation du patrimoine communal (crèches, écoles, bâtiments municipaux ou communautaires, maisons de retraite, etc.)	Groupe scolaire des Myrtilles	6 276 110.00€	2012	

3.3. Autres actions de lutte contre le bruit

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

Il s'agit de l'arrêté portant réglementation contre le bruit en date du 10 juin 2002

Aussi, des opérations de réhabilitation des logements sociaux ont été réalisées ou sont en cours de réalisation :

- Résidence des Châtries : 102 logements réhabilités en 2013
- Résidence de la Jeannotte : 164 logements en cours de réhabilitation (2013-2014).

3.4. Actions d'amélioration des connaissances et de suivi

La commune se dotera des éléments suivants dans les cinq années à venir afin d'améliorer sa connaissance du bruit sur le territoire.

- Formation des services techniques
- Achat d'un sonomètre.

3.5. Suivi du plan d'actions

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

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

Type d'actions	Objectifs	Modalités de réalisation	Evaluation	
			Indicateurs de réalisation	Indicateurs de résultat
Action n°1 : Développer les déplacements à pieds	Développer les circulations douces	<ul style="list-style-type: none"> - Etablir un diagnostic avec repérage des zones de développement potentiel et des zones existantes à rénover - Mettre en place un plan pluriannuel d'investissement 	<ul style="list-style-type: none"> - Réalisation du diagnostic - Mise en place du plan pluriannuel de réalisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Linéaires existants, rénovés et créés - Fréquentation de ces espaces

Type d'actions	Objectifs	Modalités de réalisation	Evaluation	
			Indicateurs de réalisation	Indicateurs de résultat
Action n°2 : Développer et aménager des pistes cyclables	<ul style="list-style-type: none"> - Développer les modes de déplacement doux - Valoriser l'usage des deux roues 	<ul style="list-style-type: none"> - Créer un garage à vélos dans le cadre d'un pôle multimodal à la gare SNCF - Développer des pistes cyclables sur les axes structurants 	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un garage à vélo - Travaux pour aménager les pistes cyclables communales 	<ul style="list-style-type: none"> - Linéaires de pistes cyclables rénovés, créés - Mesure de sa fréquentation
Action n°3 : Développer les zones à limitation de vitesse (zones 30, Zones 20 ou zones de rencontre)	Réduire les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> - Repérer les zones où la vitesse est excessive - Concerter la population et proposer des aménagements - Planifier les travaux 	Programme de travaux pluriannuels	Nombre de zones réalisées
Action n°4 : Revoir la circulation des poids lourds sur la RD 191 et RD 153 pour éviter le transit dans Mennecy	Réduire les nuisances sonores	<ul style="list-style-type: none"> - Concertation avec les partenaires institutionnels - Repérer les itinéraires de dérivation - Réaliser des travaux permettant le contournement (Barreau Sud) 	Validation des itinéraires de dérivation	Mesure des flux de circulation sur l'axe RD 153
Action n°5 : Favoriser le covoiturage	Réduire le nombre de véhicules sur route	<ul style="list-style-type: none"> - Repérer les sites d'accueil - Travaux d'aménagement - Mener une communication 	Travaux réalisés pour aménager les aires correspondantes	<ul style="list-style-type: none"> - Actions de sensibilisation et de communication - Réalisation des travaux
Action n°6 : Organiser une journée sans voiture	Lutter contre les nuisances automobiles	<ul style="list-style-type: none"> - Repérage des zones adéquates - Partenariat avec les écoles et associations - Organiser le prêt de vélos - Communiquer sur les actions mises en œuvre 	<ul style="list-style-type: none"> - Mobilisation des partenaires - Achats de matériels - Communication et sensibilisation 	<ul style="list-style-type: none"> - Nombre de participants - Mesure de l'effet sur la circulation automobile
Action n°7 : Rénover les bâtiments en termes d'isolation phonique	Améliorer le confort des usagers	<ul style="list-style-type: none"> - Lister les bâtiments - Réaliser une programmation pluriannuelle des travaux 	Réalisation des travaux	Economie d'énergie mesurée
Action n°8 : Créer un fichier de plaintes relatifs au bruit	Recenser les points noirs en matière de nuisances sonores afin d'agir pour les réduire.	<ul style="list-style-type: none"> - Ouvrir un registre de doléances 	<ul style="list-style-type: none"> - Création d'un registre - Communication et sensibilisation 	Réalisation des travaux pour la réduction des nuisances sonores

4. Annexes

4.1. Glossaire

4.1.1. Indicateurs Lden et Ln

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

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

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

4.1.2. Point Noir de Bruit

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

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

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

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

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

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

4.1.3. Zones de protection de la nature

ZNIEFF :

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

ZICO :

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

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

ZSC :

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

AVAP :

L'Aire de mise en Valeur de l'Architecture et du Patrimoine (AVAP) a pour objet de promouvoir la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces dans le respect du développement durable. Elle est fondée sur un diagnostic architectural, patrimonial et environnemental, prenant en compte les orientations du projet d'aménagement et de développement durable (PADD) du Plan Local d'Urbanisme, afin de garantir la qualité architecturale des constructions existantes et à venir ainsi que l'aménagement des espaces.

L'AVAP est une servitude d'utilité publique.

L'étude d'AVAP doit justifier de sa compatibilité avec le PADD et comporter :

► Un diagnostic portant sur les aspects architecturaux, urbains, paysagers, patrimoniaux (y compris archéologiques) et environnementaux

► Un règlement fixant :

- les règles de qualité architecturale des constructions nouvelles ou des aménagements de constructions existantes ainsi qu'à la conservation ou à la mise en valeur du patrimoine bâti et des espaces naturels ou urbains ;
- les conditions d'intégration des éléments relatifs à la production d'énergie renouvelable ou d'économies d'énergie, tant sur le bâti existant qu'à venir ;

Le règlement du PLU doit être compatible avec le règlement de l'AVAP. Si ce n'est pas le cas, le règlement du PLU doit être mis en compatibilité (L 123.16 du code de l'urbanisme). Dans ce cas l'enquête publique est conjointe et à la charge de la collectivité.

► Un document graphique faisant apparaître le périmètre de la zone et la (les) typologie(s) du bâti ;

Les abords de Monuments Historiques sont suspendus dans le périmètre de l'AVAP, au-delà ils perdurent.

4.1.4. Projets d'aménagement

OIN :

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

ZAC :

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

ZUS :

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

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

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

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

ZRU :

Une Zone de redynamisation urbaine

ZFU :

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

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

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

4.2. Synthèse des observations formulées pendant la consultation publique

A insérer

4.3. Résumé non technique

4.3.1. Résumé textuel

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du territoire de Mennecey, tel que prévu par le Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006. Il s'inscrit dans la continuité de l'évaluation cartographique de l'environnement sonore du territoire de Mennecey approuvée par le Conseil Municipal du 27 septembre 2013.

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

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

Les résultats cartographiques du bruit ont mis en évidence une exposition localisée de la population au bruit routier le long de la RD 191 avec 163 habitants impactés en Lden et 80 en Ln.

Ce secteur a été identifié comme étant une zone à enjeux. Le diagnostic territorialisé réalisé à partir de la cartographie stratégique du bruit a permis de révéler plusieurs zones à enjeux à traiter, mais également des zones calmes potentielles à préserver et à améliorer.

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

- Aménagement de la voirie :
 - Avenue de la Jeannotte et Avenue du Buisson Houdart,
 - Rue du Petit Mennecey,
 - Route de Chevannes,
 - Avenue de Neufville.
- Réduction de la vitesse :
 - Rues de l'Ormeteau, du Clos Renault, du Bel Air et Canoville,
 - Limitation de la vitesse à 30km/h sur le secteur de la Verville et du Domaine de Mennecey,
 - Zones 20 de rencontres dans les rues des Ecrennes, et des Mélèzes,
 - Parking Ecole Verville Zone 20,
 - RD153/Ecrennes Zone 30.
- Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires :
 - Intersection entre la rue Paul Cézanne et la RD 153 D.
- Mise en œuvre d'«ondes vertes» modérantes :
 - Zone N secteur Champoreux et maintien des zones agricoles dans le Plan Local d'Urbanisme.
- Autres (mise en place d'écrans acoustiques, pose de revêtement phonique, isolation de façade, etc) :
 - Rénovation du Groupe Scolaire Les Myrtilles.

Les principales actions qui sont programmées pour les 5 années à venir sont :

- Aménagement de la voirie :
 - Avenue de Neufville,
 - Rue de la Fontaine,
 - Rues Canoville, de l'Arcade, de la
 - Croix Boissée,
 - Rues de l'Ormeteau et du Bel Air,
 - Boulevard de la Verville.

- Réduction de la vitesse :
 - Rues de l'Ormeteau, du Clos Renault, du Bel Air et Canoville,
 - Rue de la Fontaine Zone 20.
- Transformation de carrefours à feux ou d'intersections à route prioritaire en carrefours giratoires :
 - Intersection entre la rue Paul Cézanne et la RD 153 D,
 - RD 153 /Route de Chevannes.
- Autres (mise en place d'écrans acoustiques, pose de revêtement phonique, isolation de façade, etc) :
 - Changement des menuiseries extérieures à l'école de la Sablière.

Une consultation des gestionnaires d'infrastructures a été réalisée afin d'établir la liste des actions menées ces 10 dernières années et les actions programmées pour les 5 prochaines années. Les renseignements fournis par les gestionnaires sont présentés en annexe.

Les actions prévues dans le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement du Conseil Général de l'Essonne sur la commune de Mennecy sont les suivantes :

- Aménagement d'un écran acoustique lors de la suppression du PN n°19 et de la déviation de la RD 153,
- Renouvellement régulier des couches de roulement pour le maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains