

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Voisins le Bretonneux (78)

Etude réalisée pour le compte du :

Groupement de commande des 7 communes de Saint-Quentin-en-Yvelines

VOISINS
— le bretonneux —



Rapport d'étude RA-130387-11-A
21 décembre 2015

Intervenants

Aude DAVID
Valentin CHAKRI
Amandine MOULIN

Sommaire

Résumé non technique	5
1. Présentation	6
1.1 Démarche de réalisation	6
1.2 Etendue d'application du PPBE	7
2. Diagnostic	8
2.1 Indicateurs acoustiques	8
2.2 Synthèse et analyse des cartes de bruit	9
2.3 Détermination des zones à enjeux.....	10
2.4 Détermination des zones potentiellement calmes	12
3. Actions pour un environnement sonore de qualité.....	14
3.1 Cadre législatif	14
3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones bruyantes	16
3.3 Actions réalisées et à venir pour les 5 ans d'applications du plan	17
4. Suivi et implications du plan d'actions	22
4.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées	22
4.2 Mise en cohérence des outils	22
4.3 Suivi du plan d'action	26
<i>Annexe 1. Détail des actions passées portées par la commune</i>	<i>27</i>
<i>Annexe 2. Carte des principales opérations de la CASQY en 2014.....</i>	<i>31</i>
<i>Annexe 3. Carte des niveaux sonores modérés</i>	<i>34</i>
<i>Annexe 4. Rappels des critères de la règle de l'antériorité.....</i>	<i>36</i>
<i>Annexe 5. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières</i>	<i>38</i>
<i>Annexe 6. Recommandations pour les projets d'aménagements.....</i>	<i>43</i>
<i>Annexe 7. Avis des gestionnaires sur le projet de plan</i>	<i>47</i>
<i>Annexe 8. Synthèse de la consultation du public.....</i>	<i>52</i>

*Planche 1 - Zones de dépassements des seuils pour le bruit routier
– indicateurs L_{den} et L_{night} 9*

Planche 2 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires 10

Planche 3 - Carte de localisation des zones à enjeux 11

Planche 4 - Description des zones à enjeux 11

Planche 5 - Description des zones de ressourcement 12

Planche 6 - Localisation des zones de ressourcement 13

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Approbation</i>
Révisions	A	21.12.15	A. DAVID	A. MOULIN	C. BOUTIN 

Voisins-le-Bretonneux tient à remercier l'ensemble des partenaires et des participants à ce projet.

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de Voisins-le-Bretonneux est une action qui bénéficie du soutien de la Région Ile-de-France.



Résumé non technique

Ce document constitue le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de la commune de Voisins-le-Bretonneux dans le Département des Yvelines (78), 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 réalisée en 2009 dans le cadre d'un groupement de commande des collectivités concernées sur le département des Yvelines.

Il a fait l'objet d'une mise à disposition auprès du public sur la période du 28 septembre 2015 au 30 novembre 2015. Les remarques issues de cette consultation font l'objet d'une synthèse et de réponses présentées en annexe 8 du présent PPBE.

Le plan présente, dans un premier temps, les sources de bruit concernées, le territoire étudié, les enjeux et les objectifs liés à ce plan ainsi que les conditions de son élaboration.

La réalisation du PPBE a pris appui sur :

- Le diagnostic issu de la cartographie de l'environnement sonore.
- L'analyse des projets du territoire.
- La connaissance des actions engagées et prévues en matière de réduction du bruit par la commune et ses partenaires.
- Une interaction avec les services et partenaires.

Les actions portées par la commune ont alors été définies. Elles sont de 5 ordres :

- La réduction des nuisances sonores dans les **zones à enjeux**.
- La **diminution du bruit** sur l'ensemble de la commune.
- La préservation et la mise en valeur des **zones de ressourcement**.
- L'**anticipation** de l'évolution du territoire.
- L'amélioration de la **connaissance** du bruit sur le territoire.

Elles sont déclinées ci-dessous selon ces thématiques.

Par-delà les objectifs portés par le PPBE de la commune, conformément aux textes en vigueur, les différentes autorités compétentes en matière d'infrastructures de transport (Etat, Conseil départemental, collectivités concernées) ont vocation à se doter de leur propre PPBE.

Le PPBE de l'Etat arrêté en 2012 ne concerne pas la commune. Le PPBE du Département de 2014 a identifié des bâtiments comme impactés par le bruit de la RD36 au-delà des seuils réglementaires, sans toutefois les prioriser pour les traitements à venir.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement, comme les cartes stratégiques du bruit, doit faire l'objet d'une évaluation et d'une actualisation au moins tous les cinq ans. Il pourra, à cette échéance, intégrer les nouvelles mesures programmées par les différentes autorités concernées.

1. Présentation

Dans le cadre de l'application de la **directive européenne 2002/49/CE, relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement**, les grandes agglomérations doivent se doter d'une carte stratégique du bruit, et d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE).

Pour rappel, les sources de bruit visées par les textes sont l'ensemble des infrastructures routières et ferroviaires, les industries classées Installations Classées pour la Protection de l'Environnement soumises à Autorisation (ICPE-A) et SEVESO, ainsi que les principaux aéroports¹.

Voisins-le-Bretonneux, de par son appartenance à l'aire urbaine de Paris, est concernée par l'application de la directive européenne. Première étape, les cartes stratégiques de bruit ont été réalisées en 2009 dans le cadre d'un groupement de commande des collectivités concernées sur le département des Yvelines et piloté par la Ville de Montesson. Celles-ci sont accessibles au public via le lien Internet suivant :

<http://www.voisins78.fr/demarches/civisme-securite/nuisances-sonores> ou <http://carto.bruitparif.fr>.

La commune a poursuivi la démarche pour l'**élaboration de son plan de prévention**, dans le cadre d'un groupement de commande des 7 communes de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines avec le soutien de Soldata Acoustic, bureau d'études spécialisé en management de l'environnement sonore, ayant précédemment réalisé les cartes de bruit.

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.

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 et préserver la qualité des endroits remarquables d'un territoire.

On rappelle que le PPBE, comme les cartes stratégiques de bruit, doit être réexaminé et réactualisé à minima tous les cinq ans.

1.1 Démarche de réalisation

Un comité de suivi de l'étude s'est réuni à plusieurs reprises afin de statuer sur l'avancée du projet et valider les aspects techniques avec les services communaux et les partenaires extérieurs : la Direction Départementale du Territoire 78, le Conseil départemental des Yvelines, SNCF Réseau (ex Réseau Ferré de France), la Société Nationale des Chemins de Fer, la Direction Générale de l'Aviation Civile, SQYBUS, Bruitparif, la Société du Grand Paris, l'Office National des Forêts et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

Dans un premier temps, à partir de mai 2014, un **diagnostic acoustique du territoire** a été effectué, dont les résultats sont présentés au titre 2. Les zones à enjeux du territoire ont été déterminées à l'aide des cartes de bruit présentant les dépassements des valeurs limites définies par les textes (rappelées au titre 2). Il s'agit de zones dans lesquelles des bâtiments sensibles au bruit sont soumis à des niveaux sonores trop élevés au regard de la réglementation française.

Il est rappelé que le **critère d'antériorité**² n'ayant pas été vérifié dans le cadre de ce diagnostic, l'identification des bâtiments exposés dans le cadre du diagnostic ne peut donc être comparée avec l'identification des points noirs bruit routiers ou ferroviaires établie par les gestionnaires.

¹ Les sources non considérées sont : le bruit de voisinage entre personnes privées, le bruit des équipements techniques, le bruit des animaux.

² Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont définis en annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit et rappelés en annexe 4 du présent document.

Les **actions passées et prévues ont été recensées** et inscrites au présent projet de PPBE. La commune a travaillé sur la mise en place de nouvelles actions dans les zones jugées prioritaires et les zones calmes.

L'avis des gestionnaires sur le projet de plan a été demandé et consigné en annexe 7 de ce document.

La **mise à disposition de ce projet auprès du public** s'est déroulée pour une durée de 2 mois, du 28 septembre au 30 novembre 2015. Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition en mairie.

Le **présent PPBE final**, intégrant les remarques du public, sera arrêté par le Conseil municipal. Une mise en ligne du document est prévue à l'issue de la démarche.

1.2 Etendue d'application du PPBE

1.2.1 Quelles sources de bruit ?

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement tient compte de l'ensemble des sources de bruit concernées par la Directive Européenne et ses textes de transposition en droit français (décret n°2006-361 du 24 Mars 2006 et arrêté du 4 Avril 2006), à savoir :

- Les infrastructures de transport routier, incluant les réseaux autoroutier, national, départemental, intercommunal, communal et privé.
- Les infrastructures de transport ferroviaire – *sans impact sur la commune.*
- Les infrastructures de transport aérien – *sans impact sur la commune au regard de la réglementation, mais l'aérodrome de Toussus-le-Noble est une source de nuisances pour la population.*
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A) – *sans impact sur la commune.*

1.2.2 Quel territoire ?

Le territoire concerné par le présent PPBE est d'une superficie de 238 hectares, situé dans le département francilien des Yvelines (78). Il comporte une population de près de 11 500 habitants (recensement 2012).

1.2.3 Qui souhaite-t-on protéger ?

La **population** est bien évidemment au cœur de ces mesures. La qualité de l'environnement sonore des habitants et de leur cadre de vie est recherchée.

Les établissements au sein desquels un environnement sonore modéré est nécessaire pour du repos et/ou de l'apprentissage sont également concernés. Il s'agit des **établissements d'enseignement et de santé**.

1.2.4 Qui agit ?

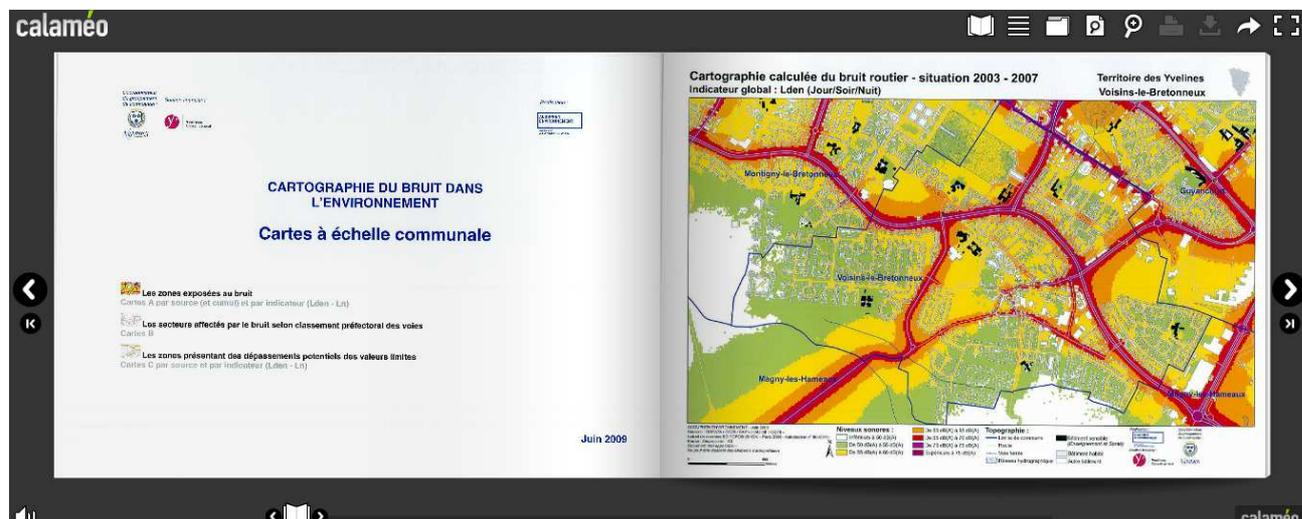
La commune n'est pas seul acteur de ce document. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective, notamment avec les autres gestionnaires des sources de bruit :

- Le Département.
- La CASQY : Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines.
- L'aérodrome de Toussus-le-Noble et la DSAC : direction de la sécurité de l'aviation civile.
- L'ONF : Office national des Forêts.

2. Diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques réalisées par la commune en 2009 constituent un premier état des lieux des nuisances sonores du territoire, en termes d'exposition globale au bruit de la population et des établissements sensibles, vis-à-vis des sources considérées.

Elles sont disponibles sur le site communal (cf image ci-dessous) ou sur celui de Bruitparif.



D'autres cartes de bruit sont disponibles sur le territoire des Yvelines, réalisées par les services de l'Etat pour les voies routières, ferroviaires les plus importantes en terme de trafic et principaux aéroports. Elles sont disponibles au lien suivant : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Cartographie-strategique-du-bruit/Les-cartes-de-bruit-strategiques> .

Les cartes de bruit communales ont fait l'objet d'analyses approfondies basées sur le croisement entre les données démographiques et les données liées au bruit.

Ce diagnostic affiné a permis d'identifier des zones à enjeux du territoire.

2.1 Indicateurs acoustiques

Pour mémoire, les **indicateurs de niveau sonore** représentés sont exprimés en dB(A). Ils traduisent une notion de gêne globale ou de risque pour la santé :

- Le **L_{den}** caractérise le niveau d'exposition au bruit durant 24 heures : il est composé des indicateurs « L_{day}, L_{evening}, L_{night} », niveaux sonores moyens sur les périodes 6h-18h, 18h-22h et 22h-6h, auxquels une pondération est appliquée sur les périodes sensibles du soir (+ 5 dB(A)) et de la nuit (+ 10 dB(A)), pour tenir compte des différences de sensibilité au bruit selon les périodes.
- Le **L_{night}** est le niveau d'exposition au bruit nocturne : il est associé aux risques de perturbations du sommeil.

2.2 Synthèse et analyse des cartes de bruit

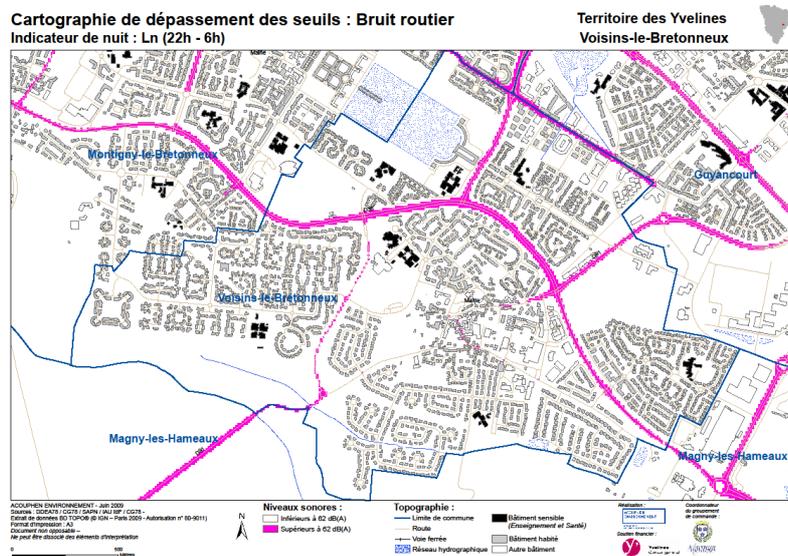
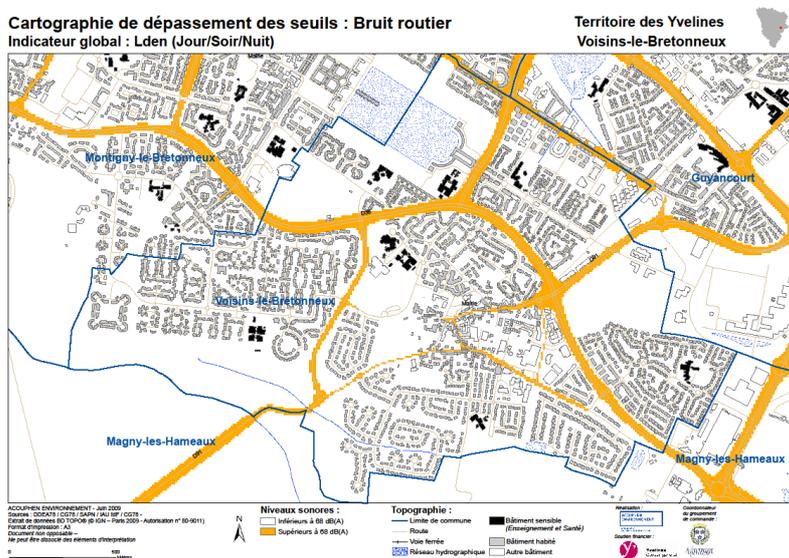
Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

Valeur Limite, en dB(A)	L _{night}	L _{den}
Route et/ou LGV	62	68
Voie ferrée conventionnelle*	65	73
Aérodromes*	-	55
Activités industrielles*	60	71

*Pour mémoire.

Les cartes ci-dessous présentent les étendues affectées par des dépassements de seuils pour le bruit routier, unique source de bruit sur la commune.

Planche 1 - Zones de dépassements des seuils pour le bruit routier – indicateurs L_{den} et L_{night}



Il est important de rappeler la méthode de calcul des statistiques. **L'évaluation de l'exposition au bruit** est réalisée selon les préconisations de la Directive Européenne, c'est-à-dire en fonction du niveau sonore maximal calculé en façade du bâtiment à 4 mètres de hauteur par rapport au terrain naturel, 2 mètres en avant des façades et sans prise en compte de la dernière réflexion. Ainsi **les résultats surestiment la réelle exposition**, tous les habitants d'un même bâtiment sont soumis au même niveau, celui calculé à 4 mètres de hauteur sur la façade la plus exposée. De même un établissement sensible est classé selon le bâtiment le composant le plus impacté.

Le tableau suivant, issu des cartes stratégiques du bruit, présente le nombre de personnes (arrondis à la centaine près) et d'établissements sensibles potentiellement soumis à des dépassements, par source de bruit et par indicateur :

Planche 2 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
Lden : Valeurs limites en dB(A)	68	73	71	55
Nb d'habitants	800	0	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
Ln : Valeurs limites en dB(A)	62	65	60	-
Nb d'habitants	100	0	0	
Nb d'établissements d'enseignement	0	0	0	
Nb d'établissements de santé	0	0	0	

Ainsi, pour Voisins-le-Bretonneux et ses 11 500 habitants, des dépassements de valeurs limites sont recensées pour le bruit routier : potentiellement 7% de la population pour l'indicateur L_{den}.

Au-delà de cette première approche statistique issue des cartes de bruit, l'identification des bâtiments impactés est nécessaire. Il s'agit de cibler au mieux les actions à mettre en place ainsi que leur acteur (identification du ou des gestionnaires d'infrastructures générant les niveaux sonores élevés).

2.3 Détermination des zones à enjeux

La détermination des zones à enjeux est issue de l'analyse de différents types d'éléments :

- Résultats des cartes de bruit réalisées par la commune (voir planches 1 et 2).
- Remontées d'informations de la population sur son ressenti.

2.3.1 Diagnostic issu de l'analyse des cartes de bruit

Ont été recensés les bâtiments dits « sensibles » (bâtiments d'habitation, à usage de santé ou d'enseignement) situés dans les zones délimitées par un dépassement de 3 dB(A) des isophones L_{den} 68 dB(A) et L_n 62 dB(A) issues des cartes stratégiques du bruit. Il s'agissait de prioriser les zones les plus impactées. La carte page suivante permet de localiser les zones ainsi définies :

Planche 3 - Carte de localisation des zones à enjeux



Planche 4 - Description des zones à enjeux

Numéro	Source	Gestion	Exposition au bruit	Remarques
1	Rue aux Fleurs	CASQY	Une dizaine de bâtiments	Les bâtiments sont anciens, la rue est pavée
2	RD36	Département	Plusieurs dizaines de bâtiments	Les riverains sont plaignants

Commentaires :

- La rue aux Fleurs est une rue étroite pavée. Une construction nouvelle est présente le long de l'axe mais les pièces de vie sont protégées du fait de la disposition des pièces dans le logement.
- La RD36 est une source de bruit liée à un trafic important et dont les conditions de circulation sont difficiles. Des études de circulation ont actuellement lieu entre la ville de Voisins, la CASQY et le Département des Yvelines afin d'explorer des pistes de solution.

2.3.2 Remontées d'information de la population

La **RD36** fait régulièrement l'objet de remarques de la population au regard des nuisances sonores.

Les survols d'aéronefs de l'**aérodrome de Toussus-le Noble** sont identifiés comme gênants pour une partie de la population. L'aérodrome est géré par la société Aéroport de Paris, il est le 5^{ème} aérodrome français et 1^{er} d'aviation générale. Les services de l'Etat spécialisés, la DSAC Nord en assurent le suivi environnemental.

2.4 Détermination des zones potentiellement calmes

Une zone calme est définie dans le code de l'environnement (article L572-6) comme un « espace extérieur remarquable par sa faible exposition au bruit, dans lequel l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ». **Une zone calme est donc considérée comme peu exposée aux bruits récurrents des infrastructures, et est en revanche susceptible d'accueillir diverses activités humaines** (promenade, loisirs, jeux d'enfants, repos, zone de rencontre ...).

2.4.1 Méthodologie

La commune a cherché à identifier les lieux correspondant à des lieux de ressourcement du territoire. Une liste a été établie et croisée avec la carte de bruit des niveaux sonores modérés. Visible en annexe 3, elle présente les zones où le bruit ambiant reste inférieur à 55 dB(A) selon l'indicateur L_{den} .

Cette analyse a soulevé plusieurs aspects :

- La plupart des lieux identifiés sur des critères de ressourcement ressenti ne correspondent pas à des zones à niveau sonore calculé faible inférieur à 55dB(A).
- La commune n'est pas propriétaire/gestionnaire de l'ensemble des lieux.

Ainsi il n'est pas possible de définir des zones calmes au sens de la définition du code de l'environnement sur la commune sans critère acoustique et sans possibilité de garantir la maîtrise des zones dont elle n'est pas propriétaire.

La commune souhaite toutefois présenter dans ce document les zones de ressourcement qu'elle a identifiées.

2.4.2 Définition des zones de ressourcement

Les zones de ressourcement de Voisins-le-Bretonneux sont des espaces verts de qualité paysagère ouverts au public propices à la flânerie dans lesquels le niveau sonore semble relativement modéré au regard du bruit des infrastructures.

2.4.3 Localisation des zones de ressourcement

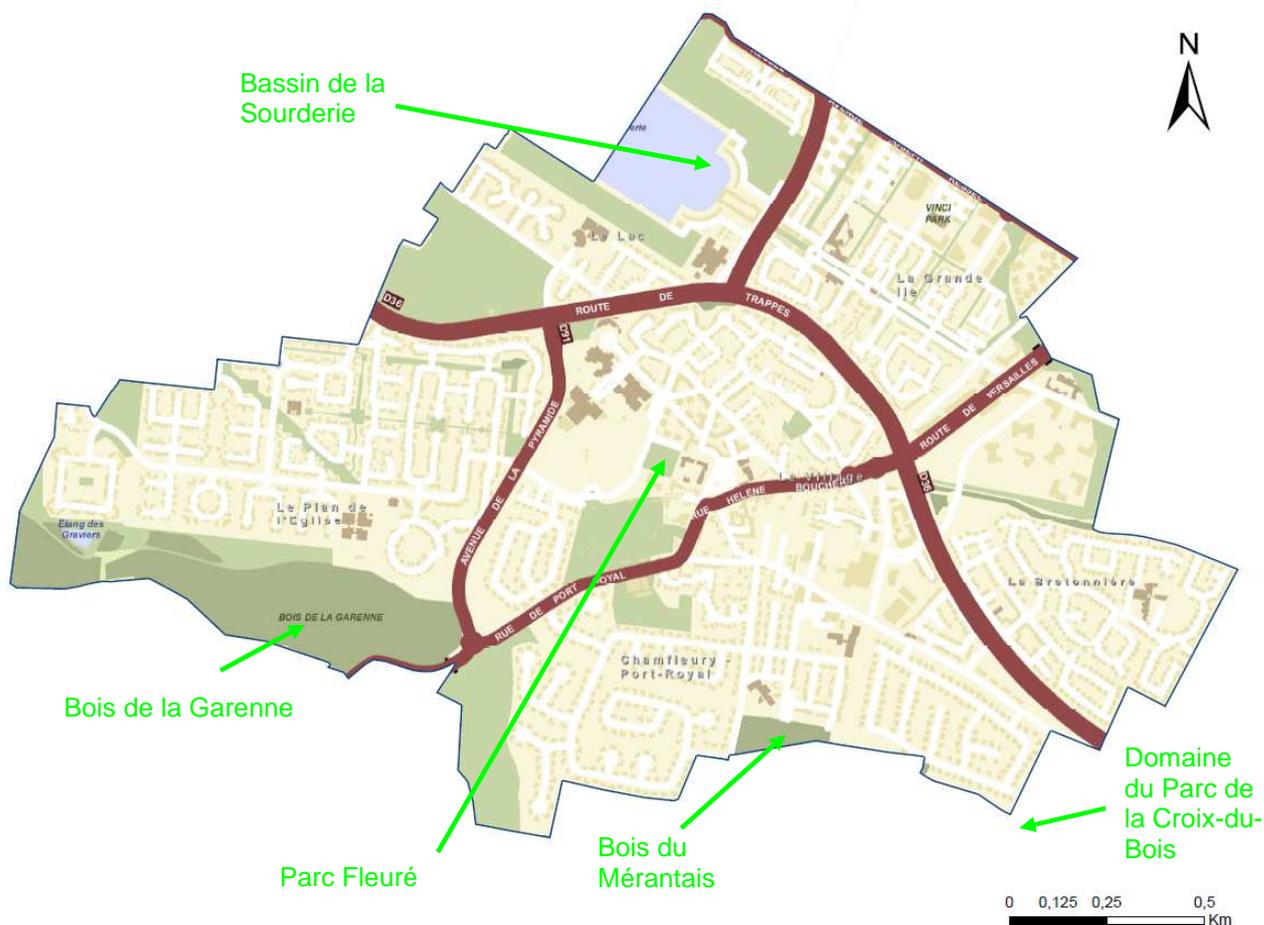
Le tableau ci-dessous décrit les zones identifiées. Elles sont ensuite localisées sur la carte de la planche suivante.

Planche 5 - Description des zones de ressourcement

Site	Localisation	Paysage	Usage	Propriétaire gestionnaire
Parc Eugène Fleuré	Centre-ville	Jardin Botanique, cadre verdoyant	Flânerie, jeux, pique-nique, actions environnementales / mairie	Commune
Domaine du Parc de la Croix-du-Bois	Sud-est de la commune Territoire de Magny	Cadre verdoyant où se mêlent sculptures, temple, cabane en bois, basse-cour et verger « bio artistique ».	Flânerie, jeux, pique-nique, activités de la ville	Propriété de la commune de Magny, mais de gestion Voisins car fait partie de son domaine privé communal
Bois et étang de la Garenne	Sud-ouest	Bois, étang	Ballade, sports de plein air, parcours sportif Zone tampon prairie	ONF et CASQY

Site	Localisation	Paysage	Usage	Propriétaire gestionnaire
Bois du Mérantais	Sud-est	Bois	Ballade, sports de plein air Entrée de la forêt	ONF
Bassin de la Sourderie	Nord	Bassin et abords engazonnés, promenades	Ballade	CASQY

Planche 6 - Localisation des zones de ressourcement



3. Actions pour un environnement sonore de qualité

3.1 Cadre législatif

Les actions inscrites dans ce plan s'appuient sur un cadre législatif intervenant aussi bien dans le cas de réduction des nuisances sonores que dans le cas de protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets. Il est donc rappelé ci-dessous.

3.1.1 Bruit des infrastructures de transports terrestres : routes et fer

Réduction des nuisances sonores des transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur deux textes fondamentaux :

- La loi « bruit » du 31 décembre 1992 et ses textes d'application : Rattrapage des points noirs du bruit des transports terrestres. Basé sur le diagnostic du classement des voies, des bâtiments sensibles au bruit sont identifiés sur la base de critères acoustiques et d'antériorité par rapport à la voie.
- Directive européenne 2002/49/CE – loi du 26 octobre 2005 - Cartes du bruit et PPBE :
 - Le Préfet de Département réalise les cartes de bruit pour les voiries de plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les cartes pour les voies de plus de 6 millions sont disponibles au lien suivant : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Cartographie-strategique-du-bruit/Consultation-des-documents-graphiques-et-des-rapports-associes> .
 - Les gestionnaires d'infrastructures sont concernés par la réalisation d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement, dans un premier temps, pour les axes circulés à plus de 3 millions de véhicules par an ou 30 000 passages de trains. Les éléments sont transmis par les gestionnaires au Préfet de département pour lui permettre de réaliser les PPBE des axes du réseau routier et ferroviaire, hormis pour le Conseil départemental qui établit son propre PPBE pour la voirie départementale, consultable au lien suivant <https://www.yvelines.fr/cadre-de-vie/projet-de-plan-de-prevention-du-bruit-dans-l'environnement-ppbe-des-yvelines> . Le PPBE de l'Etat est consultable au même lien que les cartes. Il est disponible uniquement pour les voies routières.

La circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement a proposé une harmonisation des deux cadres. Ainsi les PPBE conduits par l'Etat sur le réseau routier national et le réseau ferroviaire doivent proposer prioritairement des solutions pour traiter les bâtiments points noirs de bruit.

Protection des riverains dans le cadre de nouveaux projets de transports terrestres

Le cadre législatif s'appuie sur la loi du 31 décembre 1992. Il s'agit de prendre en considération 2 situations différentes :

- Les projets de réalisation de voies nouvelles (ou voies faisant l'objet d'une modification), doivent être accompagnés de mesures destinées à éviter que le fonctionnement de l'infrastructure ne crée des nuisances excessives pour les bâtiments sensibles présents à ses abords. La première réglementation de ce type date de 1978 et n'est pas rétroactive.
- Les bâtiments venant s'édifier en bordures d'infrastructures existantes dans les secteurs classés doivent respecter des prescriptions particulières d'isolation acoustique de façade. Le classement des infrastructures de transport terrestre est annexé au document d'urbanisme. L'arrêté préfectoral pour la commune date d'octobre 2000, il est consultable au lien suivant : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Classement-des-voies-bruyantes/Le-classement-dans-les-Yvelines> .

3.1.2 Bruit des aéronefs

La protection des riverains situés à proximité d'aéroports ou aérodromes classés par les services de l'Etat est associée à deux aspects :

- Subventionnement à la mise en place d'isolation des bâtiments déjà présents dans des zones jugées soumises au bruit (identifiées dans les Plans de Gêne Sonore des aéroports les plus importants).
- Limitation à l'urbanisation nouvelle dans des zones potentiellement soumises au bruit actuel et futur (identifiées dans les Plans d'Exposition au Bruit des aéroports).

Le certificat d'urbanisme fourni par les communes concernées doit signaler l'existence de la zone de bruit et l'obligation de respecter les règles d'isolation acoustique.

La Directive Européenne impose la réalisation de cartes de bruit et PPBE pour les aéroports dont le trafic annuel est supérieur à 50 000 mouvements, puis d'un PPBE associé. Ce n'est pas le cas pour Toussus-le-Noble.

Aspects spécifiques liés à l'aérodrome de Toussus-le-Noble

L'aérodrome fait l'objet d'un suivi environnemental concerté avec les collectivités locales : une commission consultation de l'environnement se réunit annuellement.

Il dispose d'un Plan d'Exposition au Bruit ancien (1985), mais pas d'un Plan de Gêne Sonore.

Pour rappel, cet aérodrome fait l'objet de règles de fonctionnement limitant son activité pour des raisons de gêne sonore, des plages de silences et de moindre bruit ont été définies. La réglementation s'est durcie ces dernières années :

- A partir du 1^{er} avril 2008, l'aérodrome de Toussus-le-Noble est soumis à des plages de moindre bruit, les week-ends et jours fériés, d'avril à septembre, de midi à 14 heures locales pendant lesquelles les entraînements en tours de piste sont réservés aux aéronefs dits silencieux (aéronefs de nouvelle génération conçus d'origine à cet effet ou aéronefs équipés d'un dispositif atténuateur de bruit). Cette mesure résulte de la concertation entre les représentants des élus, des riverains et des usagers dans le cadre de la commission consultative de l'environnement et du comité de suivi de la charte de l'environnement.
- L'aérodrome de Toussus-le-Noble est soumis à de nouvelles restrictions depuis le 15 août 2011 par l'arrêté du 29 juillet 2011 modifiant l'arrêté du 23 novembre 1973 :
 - La limitation du trafic des aéronefs à motorisation thermique, le dimanche et jours fériés de 12 h à 15h et du 1er avril au 30 septembre.
 - De 6 h à 7h l'aérodrome est réservé aux aéronefs basés sur l'aérodrome évoluant selon les règles de vol à vue.
 - Seuls les aéronefs munis de silencieux et inscrits sur les listes de l'aérodrome sont autorisés à effectuer des tours de piste selon des horaires précis.

Le non-respect des règles sont des infractions qui sont sanctionnées. Les riverains ont d'ailleurs possibilité de déposer une réclamation sur le site www.entrevoisins.org (dès lors qu'il leur est possible de fournir des éléments suffisamment détaillés pour permettre aux services compétents d'identifier le vol).

A noter que l'actualité environnementale de l'aérodrome est disponible sur le page <http://www.entrevoisins.org/aeroport/aag/toussus/default.aspx> qui contient notamment tous les comptes rendus de CCE – Commission Consultative de l'Environnement et les évolutions réglementaires.

Bruitparif, observatoire régional du bruit a réalisé en 2011 une campagne de mesures de bruit autour de l'aérodrome qui est disponible au [lien](http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/Rapport_etude_Toussus_avec_annexes.pdf) suivant : http://www.bruitparif.fr/sites/forum-des-acteurs.bruitparif.fr/files/ressources/Rapport_etude_Toussus_avec_annexes.pdf

Bruitparif a également implanté depuis le 22 juillet 2015 une station de mesure permanente à Villiers-le-Bâcle, dédiée à la documentation du bruit généré par l'aérodrome, dont les résultats sont accessibles sur la plateforme Rumeur : <http://rumeur.bruitparif.fr/> .



Station experte RION NA37
déployée dans le cadre de la campagne de mesure.

3.1.3 Bruit des industries – pour mémoire

Les niveaux sonores relevés chez les riverains d'activités classées ICPE (installations classées pour la protection de l'environnement) font l'objet d'une surveillance régulière. Des seuils admissibles sont fixés dans les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploiter propre à chaque installation et contrôlés. Des actions de rattrapage doivent être réalisées par le gestionnaire du site dans le cas de dépassements. Les services de l'Etat (DREAL) sont informés des résultats et assurent le suivi des dossiers.

3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones bruyantes

Aussi bien pour les établissements sensibles que pour les populations, l'objectif principal consiste à **réduire les nuisances sonores** et à ramener les niveaux de bruit **en deçà des valeurs limites** définies par les textes pour chacune des sources de bruit.

Les objectifs de réduction du bruit sont fixés par les valeurs limites définies dans l'arrêté du 4 avril 2006 ; il s'agit d'atteindre à 2 mètres en avant des façades des niveaux inférieurs à :

- 68 dB(A) en L_{DEN} et 62 dB(A) en L_N pour le bruit routier.
- 73 dB(A) en L_{DEN} et 65 dB(A) en L_N pour le bruit ferroviaire – pour mémoire.
- 71 dB(A) en L_{DEN} et 60 dB(A) en L_N pour le bruit des ICPE A – pour mémoire.
- 55 dB(A) en L_{DEN} pour le bruit des avions – pour mémoire.

Toutefois, ces seuils sont définis en façade extérieure des bâtiments. Dans certaines situations, il n'est pas possible techniquement ou économiquement d'abaisser les niveaux sonores de la source suffisamment pour permettre le respect des seuils extérieurs. Dans ce cas, des objectifs d'isolation des façades sont fixés pour permettre des niveaux sonores acceptables dans les bâtiments à défaut de les obtenir pour l'environnement extérieur.

3.3 Actions réalisées et à venir pour les 5 ans d'applications du plan

La commune et les partenaires du territoire ont été sollicités pour apporter les éléments d'informations complémentaires portant sur les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix précédentes années et prévues pour les cinq années à venir (conformément au décret n°2006-361 du 24 mars 2006).

3.3.1 Etat

L'Etat doit réaliser un plan de prévention pour sa voirie (conçue ou non) qui supporte un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, ainsi que pour les voies ferrées supportant un trafic annuel de plus de 30 000 passages de trains, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions ou 60 000 passages dans un premier temps.

Le PPBE de 1^{ère} échéance a été approuvé par le Préfet des Yvelines le 2 octobre 2012. Il concerne les axes supportant plus de 6 millions de véhicules par an uniquement.

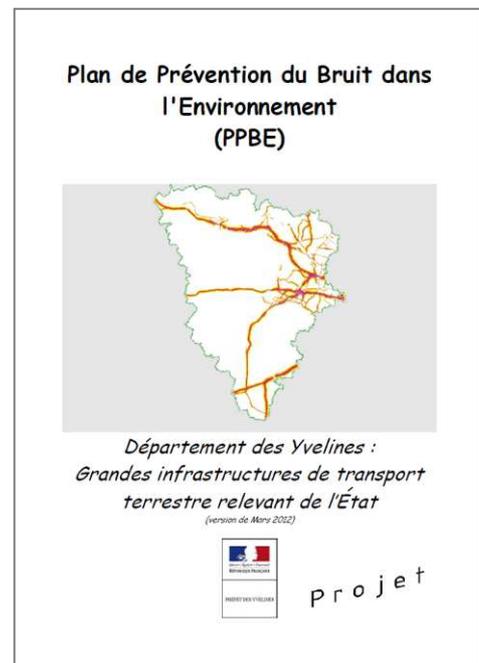
Ce document contient des informations utiles sur le bruit et ses effets sur la santé.

L'identification des bâtiments impactés par de forts niveaux sonores est basée sur l'analyse de cartes réalisées par les services de l'Etat (approuvées le 5 novembre 2009 - elles sont différentes de celles réalisées pour le compte des communes).

Ces cartes de bruit ont fait l'objet d'analyses statistiques de l'exposition au bruit, par commune et par axe : **Voisins n'est pas concerné.**

Les actions passées (depuis 1998) identifiées dans le document sont les suivantes :

- Actions générales issues de la réglementation :
 - Protection des riverains en bordure de projets de voies nouvelles.
 - Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes via la réalisation du classement sonore des voies.
 - Identification des Points Noirs de Bruit dans le cadre de l'observatoire départemental du bruit (pilote par le Préfet).



Un programme d'actions 2010-2013 a été établi, il comprend les actions suivantes :

- Mise à jour du classement sonore des voies.
- Actualisation de l'observatoire identifiant les bâtiments PNB.
- Amplification du contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique.
- Porté à connaissance des services de l'Etat lors de la mise en œuvre de planification urbaine (PLU, SCOT), avec rappel des obligations réglementaires.
- Mise à jour continue de l'information sur le site Internet de la DDT.

Aucune action spécifique n'est annoncée à partir de 2013.

3.3.2 Conseil départemental des Yvelines

Le Conseil départemental doit réaliser un plan de prévention pour sa voirie qui supporte un trafic supérieur à 3 millions de véhicules an, avec une priorisation pour les voies à plus de 6 millions dans un premier temps.

Le **PPBE de 1^{ère} échéance a été adopté par l'Assemblée Départementale le 23 mai 2014**. Il concerne les axes supportant plus de 6 millions de véhicules par an uniquement, soit un linéaire de 138 km.

Sur la base des cartes de bruit fournies par les services de l'Etat, le Département a affiné le diagnostic des bâtiments d'habitat, d'enseignement et de santé exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites ($L_{den} \geq 68dB(A)$) et/ou $L_n \geq 62dB(A)$) sur le territoire. Le constat est le suivant pour Voisins-le-Bretonneux : **25 bâtiments sont impactés par la RD36**.

Le Conseil départemental a ensuite identifié les principaux secteurs à enjeux (importants dépassements des valeurs limites de plus de 5dB(A)), **Voisins-le-Bretonneux n'en fait pas partie**.

Les actions passées (1998-2008) identifiées dans le document concernent l'ensemble du département :

- Respect de la réglementation pour les nouveaux ouvrages réalisés par le Département.
- Modernisation des ouvrages de protection acoustiques sur RD.
- Aide aux communes à la réalisation d'aménagements cyclables en agglomération via des subventions
- Réalisation d'aménagements cyclables le long des routes départementales

Un programme d'actions 2008-2013 a été établi, il comprend les actions suivantes :

- Encouragement au report modal : développement et incitation à l'usage des transports en commun et aide au développement de l'intermodalité (parc relais...), adaptation des voies départementales aux besoins des transports collectifs (arrêts de bus...), incitation au covoiturage, poursuite de la politique concernant les aménagements cyclables.
- Modération de la circulation automobile en agglomération : participations aux projets des Maires proposant des diminutions de vitesse en agglomération.
- Réalisation de protections acoustiques – hors territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, dans le cadre de projets neufs.
- Rénovation du revêtement routier.
- Amélioration des dispositifs de protection acoustique existants suite au diagnostic réalisé dans le passé.

La RD36 fait l'objet d'une étude d'axe Nord/Sud pour analyser et fluidifier les échanges dans les 3 carrefours RD36/Pyramide RD91Sud, RD36/Route de Guyancourt, RD36/ Route de Versailles RD91 Nord. L'expérimentation d'un nouveau phasage de feux, en place depuis septembre 2014 au carrefour RD36/Route de Versailles RD91 Nord, est en cours de pérennisation. Les axes départementaux ne feront pas l'objet de renouvellements de couches de roulement à court terme à Voisins-le-Bretonneux.

3.3.3 Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

La CASQY, anciennement Syndicat d'Agglomération Nouvelle est intimement liée à l'aménagement du territoire de la ville nouvelle.

De nombreuses actions sont donc à porter à son actif : création d'espaces verts aménagés, mise en place de zones tampons entre les zones d'activités et l'habitat, éloignement des habitations des axes principaux, etc.

De plus, la CASQY est gestionnaire de voirie et ainsi concerné par l'entretien de nombreux axes. La carte représentant les principales opérations de 2014 est présentée en annexe 2.

Pour la ville de Voisins-le-Bretonneux, les actions réalisées et prévues sont détaillées ci-dessous, notamment pour les zones bruyantes identifiées.

Numéro	Source	Gestion	Action menée dans le passé	Action prévue
1	Rue aux Fleurs	CASQY	/	Réflexion à mener avec les riverains sur un éventuel remplacement des pavés par un enrobé moins bruyant. Programmation CASQY : Etude 2015 pour réfection de la couche de roulement / Etudes et travaux en 2016
2	RD36	Département	Réaménagement des 2 carrefours (avec l'avenue de la Pyramide et la rue Hélène Boucher) avec abaissement de la vitesse Mise en place d'une onde verte en août 2012	Réflexion à mener avec le Conseil départemental sur les possibles actions. Vérification des niveaux sonores au droit des habitations. CASQY : RAS / La CASQY a réalisé en 2015 une auscultation des pistes cyclables dont les résultats sont en cours d'analyse.

3.3.4 Ville de Voisins-Le-Bretonneux

Les actions portées par la commune sont de 5 ordres :

- La réduction des nuisances sonores dans les **zones à enjeux**.
- La **diminution du bruit** sur l'ensemble de la commune.
- Préservation et mise en valeur des **zones calmes**.
- L'**anticipation** de l'évolution du territoire.
- L'amélioration de la **connaissance** du bruit sur le territoire.

Elles sont déclinées ci-dessous selon ces 5 thématiques.

Le détail des actions passées est présenté en annexe 1.

Le tableau ci-dessous présente les actions qui seront menées par la commune pour les 2 zones identifiées à l'aide des cartes de bruit. Une présentation des principes d'actions de réduction du bruit routier est consultable en annexe 5.

Thème 1	Réduction des nuisances dans les zones à enjeux				
	Numéro de zone	Source	Gestionnaire	Action de la commune	Raison
Actions	1	Rue aux Fleurs	CASQY	Concertation avec la CASQY, notamment sur la conservation des pavés	Commune non gestionnaire de l'axe
	2	RD36	Département et CASQY	Concertation avec le Département et la CASQY Poursuite de l'information sur la règle de recul, et notamment l'interdiction de construire à proximité immédiate de l'axe	Zone de plainte

Thème 2	Diminution du bruit sur l'ensemble de la commune
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Encouragement aux modes doux lors d'aménagements de nouvelles constructions (norme liée au stationnement). • Diminutions de la vitesse automobile via la création de zones 20 ou 30 (avec ou sans aménagements de voirie) et l'usage de radars pédagogiques. • Recherche d'une diminution du trafic de transit à proximité des bâtiments sensibles au bruit. • Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si opportun. • Développement de l'électrique dans la flotte communale : tricycles et véhicules. • Isolation des bâtiments communaux (sources de bruit vers l'extérieur) afin de garantir le confort du voisinage.

Thème 3	Préservation et mise en valeur des zones de ressourcement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre. • Accroître l'attractivité des zones, notamment : <ul style="list-style-type: none"> • En informant les habitants de la présence de ces espaces particuliers via des actions de communication à définir. • En les sécurisant via la mise en place de pancartes le long du plan d'eau de la Sourderie. • En réhabilitant le parcours sportif du Bois de la Garenne pour redynamiser la zone. • En pérennisant, voire en renforçant le caractère plaisant (plantations, espaces de convivialité, etc.). • En poursuivant les actions pédagogiques dans les zones calmes de gestion communale, liées au développement durable – jardinage, notamment avec les enfants. • En intégrant du mobilier tout en faisant attention aux nuisances éventuelles (proximité habitat). • Création d'une zone de transition vers le bassin de la Sourderie, via la réhabilitation de l'espace entre le bassin et la route (regazonnage, haie le long de la route, réaménagement d'espaces de loisirs). • Améliorer l'accessibilité à ces zones via les modes doux en prévoyant des stationnements vélos aux abords de ces zones. • Intégrer les zones au maillage piétonnier/2 roues. • Se donner les moyens d'aboutir au prochain plan à une définition de zones clame au sens réglementaire : <ul style="list-style-type: none"> • En obtenant l'accord de l'ONF pour les zones de sa gestion. • En établissant un critère acoustique objectif lié à des mesures acoustiques. • En travaillant sur l'identification des zones N qui pourraient répondre aux critères.

Thème 4	Anticipation de l'évolution du territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction – incitation aux constructions HQE. • Réalisation d'urbanisme écran dans la ZAC de la remise en privilégiant l'installation des activités le long de la route, et non de l'habitat. • Préservation des espaces identifiés comme à protéger avec inscription de mesures de protection au PLU. • Etude attentive de l'impact acoustique généré par de nouveaux projets d'infrastructures (création, modification aux abords des infrastructures bruyantes) et mobilisation pour la mise en place de traitement directement à la source au maximum (plus efficaces à long terme que les traitements des bâtiments). • Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si possible et opportun. • Communication aux services de l'Etat des données de trafic sur les voies communales circulées par plus de 5 000 véhicules/jour afin de fiabiliser l'information du classement des voies et protéger ainsi les futures constructions. <p><i>Des recommandations générales pour les projets d'aménagements sont consultables en annexe 6.</i></p>

Thème 5	Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"> • Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire. • Réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores, en fonction des besoins, notamment pour identifier les gains d'actions entreprises (zone 30 avec mesure avant/après), identifications de zones calmes... • Identification d'un référent au sein de la commune sur les questions acoustiques et communication en interne sur les outils à disposition (cartes, plans, etc.). • Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires. • Veille sur l'évolution de l'aérodrome de Toussus le Noble et son impact sur l'environnement sonore communal.

3.3.5 Etat dans un rôle de gestion des nuisances sonores hors cadre PPBE

A titre indicatif, il est à noter que pour le territoire des Yvelines, l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2012, disponible sur le site de la préfecture : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores>, fixe un cadre informatif (horaires, bonne conduite) mais aussi répressif (quel type d'infraction pour les manquements) pour les bruits des activités professionnelles et dans les propriétés privées.

4. Suivi et implications du plan d'actions

Le bilan du PPBE se fera tous les 5 ans, conformément aux dispositions réglementaires.

4.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée de leur impact. Ces actions mises en œuvre seront évaluées a posteriori en termes de réalisation.

Par contre, l'efficacité des actions curatives précisées dans le PPBE sera appréciée en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Ces indicateurs se baseront notamment sur :

- Le nombre de bâtiments et d'habitants qui ne sont plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'habitants protégés en-deçà des seuils d'exposition réglementaires applicables pour les projets d'infrastructures.

4.2 Mise en cohérence des outils

Le PPBE, bien que **document non opposable au niveau du droit** est porté par une volonté politique d'exemplarité et de concertation avec les gestionnaires et partenaires. Il est ainsi impératif que le PPBE soit cohérent avec les documents d'orientation existants, notamment afin de permettre à la collectivité des investissements à efficacité multiple.

En effet, 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 rattrapage de situations de conflits habitat/bruit.

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

- Plan de Déplacement Urbain - PDU de la Région Ile-de-France.
- Plan Local des Déplacements de l'agglomération.
- Plan Local d'Urbanisme PLU intercommunal – en cours de réalisation.
- Programme Local de l'Habitat intercommunal.

4.2.1 Le Plan de Déplacement Urbain (PDU) de la Région Ile-de-France

Le plan de déplacements urbains (PDU) de l'Ile-de-France est issu d'une démarche initiée par l'Etat et conduite avec la Région Ile-de-France, le Syndicat des Transports Parisiens, le Conseil de Paris, les sept départements et les communes.

<http://pdu.stif.info>

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) définit les principes permettant d'organiser les déplacements de personnes, le transport des marchandises, la circulation, le stationnement.



Le projet du PDUIF a été arrêté par le Conseil régional en février 2012. Il a été soumis à enquête publique du 15 avril au 18 mai 2013 sur 28 lieux d'enquête et grâce à un site internet dédié. 484 observations ont été recueillies. Ensuite, et après avis de l'Etat, le Conseil régional de l'Île de France l'a définitivement approuvé le 19 juin 2014.



Le PDUIF fixe les objectifs et le cadre de la politique de déplacements régionaux pour l'ensemble des modes de transports d'ici 2020. Il 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. Pour atteindre cet objectif, le PDUIF vise à réduire de manière significative l'usage de la voiture, des deux-roues motorisés et des poids lourds et, par voie de conséquence, à accroître fortement l'usage des transports collectifs, des modes actifs (marche et vélo) et pour les marchandises, l'usage de véhicules plus respectueux de l'environnement, de la voie d'eau et du fret ferroviaire.

Ainsi le PDUIF vise entre 2010 et 2020 :

- une croissance de 20% des déplacements en transports collectifs ;
- une croissance de 10% des déplacements en modes actifs ;
- une diminution de 2% des déplacements en voiture et deux-roues motorisés.

L'ensemble des actions du PDUIF a un effet sur les émissions sonores, ce qui traduit l'omniprésence de cet enjeu dans la problématique des transports. La portée positive de leurs effets diffère du fait de l'efficacité contrastée des différents leviers de réduction des émissions sonores.

La réduction globale du trafic ne présente qu'une efficacité limitée. Pour réduire de façon significative les nuisances sonores liées au trafic routier ou ferroviaire, il est donc nécessaire de conjuguer les efforts dans plusieurs directions : réduction du bruit des véhicules, travail sur les revêtements de chaussée ou la qualité de l'infrastructure ferroviaire et sur les conditions de circulation (vitesse, fluidité).

Une action spécifique du PDUIF recense des mesures complémentaires permettant de réduire l'exposition des Franciliens au bruit des transports :

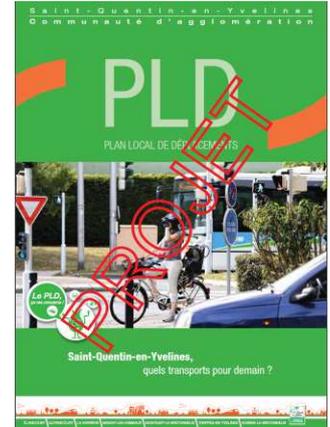
- Résorption des principales nuisances sonores routières par la mise en place de protections à la source de type écrans ou buttes antibruit et traitement d'isolation des façades aux abords des voies à caractère urbain.
- Limitation de l'impact du transport de marchandises en ville : étude des mesures à mettre en œuvre localement pour éviter une dégradation de l'environnement sonores lors de développement de sites logistiques en zone dense et limiter l'impact sonore des livraisons de marchandises en zone urbaine (nouveaux modes de livraison, notamment sur le dernier kilomètre, formation et sensibilisation sur les bonnes pratiques à destination des professionnels de la livraison).
- Réduction des émissions sonores des transports collectifs : rénovation et renouvellement du matériel roulant ferroviaire, traitement des infrastructures, évolution technologique des bus.

4.2.2 Plan Local des Déplacements (PLD Saint-Quentin-en-Yvelines)

Le Plan Local des Déplacements de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a été approuvé par le Conseil communautaire le 6 novembre 2014. Il est téléchargeable au lien suivant : <http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/se-deplacer/transports-et-amenagement/un-nouveau-plan-local-de-deplacements-pour-saint-quentin-en-yvelines/>

Le PLD définit la politique du territoire en matière de transports et déplacements, avec un objectif général de mobilité durable. Il détaille et précise le contenu du PDU.

Les actions ont été analysées au regard de leur lien avec l'environnement sonore :



- Le développement des transports en commun (réseau de bus (restructuration par endroits), projets ferroviaires) permet de diminuer les déplacements en voiture individuelle. En revanche, l'augmentation de ces trafics pourrait entraîner des nuisances supplémentaires pour les riverains.
- Le développement de transports en commun en site propre permet de diminuer la durée du trajet et ainsi de favoriser le report modal, mais il nécessite souvent de diminuer les possibilités de circulations pour certains véhicules particuliers. Ces véhicules pourraient être tentés d'utiliser des axes de desserte locale comme déviation (voie de shunt) et entraîner de nouvelles nuisances pour des riverains jusqu'alors épargnés.
- Le développement du réseau cyclable (voiries, parking) s'accompagne d'une action d'apaisement des zones de circulation. Il s'agit là d'abaissement de vitesses de circulation, positives pour l'environnement sonore des riverains. L'usage du vélo dans des zones moins bruyantes (et moins polluées) est positif dans le bilan journalier des ambiances sonores rencontrées.
- La promotion de la marche, notamment pour diminuer l'utilisation du véhicule individuel pour les trajets courts est une action en faveur de l'amélioration de l'environnement sonore. On pourrait aller plus loin en créant des itinéraires piétons à travers des espaces calmes.
- L'encouragement au développement des Plans de Déplacements Entreprises va également dans le sens d'une diminution des véhicules sur les axes locaux.
- Pour des raisons de sécurité routière, des contrôles de vitesse ainsi qu'une réflexion sur l'adaptation des vitesses selon la hiérarchisation du réseau sont également prévus. Le paramètre de la vitesse est très influent sur les nuisances sonores générées par les véhicules. Un point de vigilance doit être toutefois pris en compte : les diminutions de vitesses, pour être respectées, doivent être accompagnées d'aménagements (chicanes, ralentisseurs, etc.). La localisation de ces aménagements doit être étudiée avec précision afin de ne pas créer de situation de nuisance ponctuelle nouvelle (ralentisseur devant les fenêtres d'une pièce de vie par exemple). Concernant les contrôles de vitesse, l'action prévue inclut un volet pédagogique, avec les radars informatifs mais aussi répressif, avec des radars automatiques.
- Une thématique « Lutter contre le bruit et les nuisances » est inscrite au plan, preuve de la prise de conscience de l'importance de ces aspects pour la population. Elles portent sur les aspects curatifs : résorption des problèmes de bruit liés aux routes et voies ferrées, diminuer le nombre de véhicules classiques sur les routes en privilégiant les voitures électriques et l'aspect plus préventif, encourager la prise en compte de l'acoustique la conception des projets d'aménagements du territoire et éventuellement libérer des espaces dédiés à la détente dans des environnements apaisés.

- Le projet de requalification de la RN10 est évoqué dans le document. Il n'est pas détaillé ici, car repris dans d'autres documents, notamment le PPBE Etat. Cette action est directement en lien avec la diminution du bruit pour les riverains les plus proches de l'axe.
- La réflexion sur les conditions de livraison, et notamment sur la détermination d'un réseau adapté, permettra sans doute de faire diminuer cette nuisance pour les riverains. Au-delà du passage des poids lourds particulièrement bruyant, la question des horaires et du matériel utilisé pourrait être évoquée.

4.2.3 Plan Local d'Urbanisme PLU intercommunal

Le PLU intercommunal est en cours d'élaboration. Piloté par la CASQY, il sera issu d'une concertation avec l'ensemble des parties prenantes de l'aménagement du territoire et ses usagers.

Une phase de concertation publique est en cours depuis mars 2013 et se poursuivra jusqu'à l'arrêt du projet. Le 25 juin 2015, un débat sur les orientations du projet d'aménagement et de développement durables s'est tenu en conseil communautaire. L'objectif est d'arrêter le projet de PLUI d'ici fin 2015. Il fera ensuite l'objet d'une consultation des personnes publiques associées et d'une enquête publique avant d'être approuvé fin 2016 par le conseil communautaire.

Le PLUI présente l'historique du territoire et notamment le développement fort depuis les années 70 avec la création de la ville nouvelle regroupant les 7 communes. Ainsi si les villages historiques ont été conservés et valorisés, les terrains agricoles ont pour partie fait l'objet d'aménagements en termes de logements, d'activités, infrastructures de transport. Le territoire plutôt bien relié au reste de l'Île-de-France est attractif au titre de l'emploi, mais aussi de la qualité de vie.

Il fait l'objet aujourd'hui d'une nouvelle vague d'aménagements structurels avec le projet du Grand Paris en termes de déplacements mais aussi de l'Opération d'Intérêt National (OIN) de Massy - Palaiseau - Saclay - Versailles - Saint-Quentin-en-Yvelines visant à la création d'un pôle scientifique et technique.

Le PLUI devra contenir, tout comme les PLU communaux qu'il vise à remplacer, les éléments des arrêtés préfectoraux de classement des infrastructures de transports terrestres en vigueur. Ce classement est effectué pour les voies supportant un trafic routier de plus de 5000 véhicules par jour et les voies ferroviaires importantes. Chaque voie se voit affecter une catégorie, selon laquelle un secteur affecté par le bruit lui est associé. Dans ces secteurs, les nouvelles constructions sont dans l'obligation de respecter des critères d'isolation. Cet outil préventif est un levier puissant pour éviter la création de situations de conflit bruit/population dès lors que l'axe est classé comme bruyant ou pouvant le devenir en cas de modification (projection à 20 ans).

Les arrêtés de classement des voies sont établis par le Préfet pour chaque commune et datent du 10 octobre 2000 (exemple ci-contre avec un extrait pour Elancourt). Ils sont disponibles au lien suivant : <http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Classement-des-voies-bruyantes/Le-classement-dans-les-Yvelines>

Les tronçons concernant la commune d'ELANCOURT sont listés dans les tableaux suivants :

Tableau des voies routières non communales

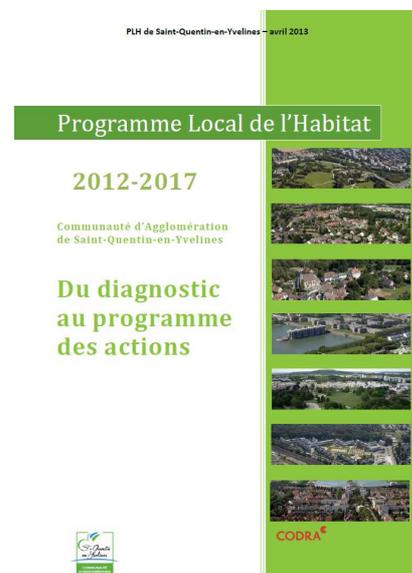
Nom de l'infrastructure	Délimitation du tronçon	Catégorie de l'infrastructure	Largeur du secteur affecté par le bruit (1)	Type de tissu (rue en "U" ou tissu ouvert)
RN 10	Totalité	1	300 m	Tissu ouvert
RN 12	Totalité	1	300 m	Tissu ouvert
RD 23	Bd André Malraux - Limite Trappes	3	100 m	Tissu ouvert
RD 58	Limite Le Mesnil St Denis - PR 12+660	3	100 m	Tissu ouvert
RD 58	PR 12+660 -	4	30 m	Tissu ouvert

4.2.4 Programme Local de l'Habitat

Le Plan Local de l'Habitat 2012-2017 a été approuvé lors du Conseil communautaire du 25 avril 2013. Il prend la suite de celui datant du 16 novembre 2006. Il fixe les principes et les objectifs en termes d'habitat. Ces derniers sont particulièrement sensibles au bruit et sont à préserver du bruit actuel et des éventuelles sources de nuisances à venir.

L'une des orientations générales est basée sur le constat d'une offre d'emploi conséquente sur Saint-Quentin qui engendre de nombreux déplacements. Ils pourraient être limités si l'offre de logement répondait aux besoins exprimés par ces travailleurs, vers une diminution du temps de trajet domicile-travail. Cette optimisation de déplacements est profitable à l'environnement sonore puisqu'elle permet la diminution du nombre de véhicules circulant dans l'agglomération et les nuisances associées.

La qualité des logements neufs et le renouvellement urbain participent également à la diminution des nuisances sonores pour les riverains des axes de circulation principaux.



Des projets de développement de l'habitat sont des bâtis futurs à protéger des nuisances sonores actuelles et futures pour lesquels des moyens préventifs peuvent être mis en place.

La localisation de ces projets d'habitat doit être en adéquation avec le principe de non exposition à du bruit excessif de nouvelles populations. Lors du développement de ces projets, il serait utile de consulter les cartes de bruit des secteurs concernés afin de juger de la nécessité de décider ou non d'actions de prévention des nuisances. C'est l'objet de l'une des actions du présent PPBE.

4.3 Suivi du plan d'action

Le suivi d'un PPBE est nécessaire dans le cadre de la mise à jour quinquennale du PPBE qui fait suite à celle des cartes de bruit. Il contiendra un bilan des actions menées.

Le suivi des actions sera réalisé régulièrement par la commune. Un bilan sera présenté lors de la mise à jour du document.

L'avancée de la mise en place des actions fera l'objet d'une présentation régulière au sein des instances concernées afin d'assurer un partage de l'information avec les partenaires.

Annexe 1. Détail des actions passées portées par la commune

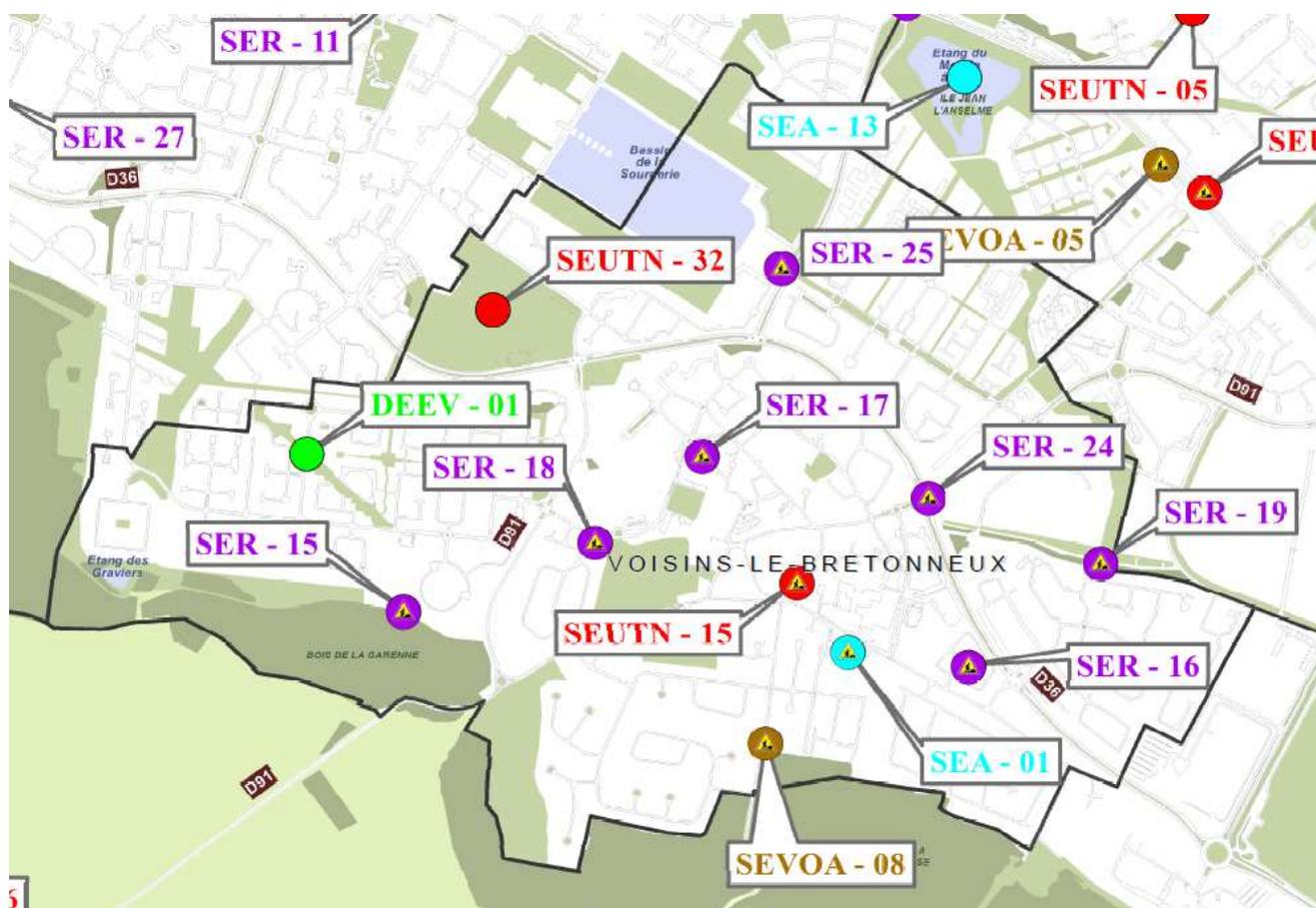
Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme	Préservation des espaces non urbanisés	Mise en place de zones N en milieu urbain (l'outil de protection de ces espaces sera certainement modifié dans le PLUi, sans remettre en cause la protection des espaces identifiés comme à protéger)	Le bassin de la Sourderie et ses abords, les coulées vertes, le domaine de la Frossardière, les rigoles de la Grande Ile, les bois	zones naturelles à protéger.	PLU approuvé le 29 mai 2008	permet la préservation d'espaces non ou moins soumis au bruit	Préservation des espaces non urbanisés
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme		Espaces libres protégés au titre du L. 123-1-5-7 du code de l'urbanisme.	Centre ville	aération du tissu urbain du centre-ville			
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme		Espaces Boisés Classés	Secteur boisé situé au sud de la commune, Bois de la garenne et Bois de Mérantais	espaces préservés de toute urbanisation nouvelle, intégrité assurée			
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme	Protection acoustique aux abords des infrastructures de transport terrestres	Servitude acoustique, arrêté du 10 octobre 2000: zone de protection pour les bâtiments d'habitations et bâtiment d'enseignement	RD 36, RD 91, route de Port Royal, rue Hélène Boucher, rue aux fleurs	protection des bâtiments d'habitation et d'enseignement	Arrêté du 10 octobre 2000	permet de compenser le bruit des Routes départementales pour les bâtiments proches	Protection acoustique aux abords des infrastructures de transport terrestre
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme	Normes de stationnement 2 roues dans PLU	Insertion de normes de stationnement 2 roues dans le PLU pour les nouvelles constructions	PLU : zones UA et UB	encourager les modes de déplacement doux	PLU modifié 2014	favoriser les modes de déplacement doux	Normes de stationnement 2 roues dans PLU

Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme	Incitation aux constructions HQE dans le PLU	La HQE est encouragée aux articles 11 du PLU pour les nouvelles constructions	PLU : toutes zones	Encourager les constructions économes en énergie	PLU approuvé le 29 mai 2008	favorise l'isolement des constructions	Incitation aux constructions HQE dans le PLU
Voisins-le-Bretonneux - urbanisme	urbanisme-écran dans la ZAC de la remise	Privilégier l'installation d'activités commerciales, artisanale ou sportives, en bordure de la RD 36	PLU : zone AUC la Remise Pour information, dans le PLUi, le zonage sera mixte sur ce secteur mais la répartition des fonctions et le fait de ne pas construire de logements à proximité de la RD36 seront indiqués dans l'orientation d'aménagement et de programmation.	Favoriser la visibilité des activités et leur accessibilité, créer une zone écran pour les habitations	Appel à idées de 2011	créer une zone écran pour les constructions à usage d'habitations par rapport aux nuisances de la RD 36	urbanisme-écran dans la ZAC de la remise
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Création d'une zone 20	∅	Rue Blaise Pascal	Réduire la vitesse des automobilistes	2011	500	Sécurité améliorée pour les riverains, les piétons et les cyclistes
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Création d'une zone 20	∅	Rue de la Poste / chemin des Ruelles	Réduire la vitesse des automobilistes	2011	500	Sécurité améliorée pour les riverains, les piétons et les cyclistes
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Création d'une zone 20	∅	Rue des Liquidambars	Réduire la vitesse des automobilistes	2011	500	Sécurité améliorée pour les riverains, les piétons et les cyclistes
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Création d'une zone 30	∅	Rue de la Mérantaise	Réduire la vitesse des automobilistes	2014	200	Sécurité améliorée pour les riverains, les piétons et les cyclistes
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Restriction de la circulation automobile	Restreindre le trafic de transit	Rue Serpentine et rue de la Ferme	Améliorer la sécurité et le cadre de vie des riverains	2013	1000	Sécurité améliorée pour les riverains, les piétons et les cyclistes

Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif	Date de réalisation	Coût	Gain
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Achat de deux tricycles électriques	∅	∅	Réduire les émissions de CO2	2010	15000	Réduction des émissions de CO2 et réduction des émissions sonores
Voisins-le-Bretonneux -voirie	Achat de 4 véhicules électrique	∅	∅	Réduire les émissions de CO2	2014	49500	Réduction des émissions de CO2 et réduction des émissions sonores
Voisins-le-Bretonneux -bâtiments	Vitrage type "silence" dans bâtiments communaux		Centre Alfred de Vifgny, avenue du Lycée	réduction gêne pour le voisinage	2011	50 000 €	
Voisins-le-Bretonneux -bâtiments	Vitrage type "silence" dans bâtiments communaux		Maison des associations, avenue du Plan de l'Eglise	réduction gêne pour le voisinage	2012	30 000 €	
Voisins-le-Bretonneux -bâtiments	Vitrage type "silence" dans bâtiments communaux		Ecole de musique, place des Douves	réduction gêne pour le voisinage	2004		
Voisins-le-Bretonneux - Voirie	Réduire la vitesse en agglomération	Pose de deux radars pédagogiques sur la RD 36	RD 36	Sensibiliser les automobilistes à réduire leur vitesse	Mars 2014	15 000 € TTC	Réduction de la vitesse et amélioration de la sécurité routière
Voisins-le-Bretonneux - Voirie	Améliorer les conditions de circulation sur le territoire	Réalisation d'une chicane et création d'une zone 30	Rue de port Royal	Réduire le trafic de transit en « centre village »	Août 2012	32 000 € TTC	Réduction du trafic en centre village et diminution de la vitesse

Annexe 2. Carte des principales opérations de la CASQY en 2014

	Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines Z.A. du Buisson de La coudre 1, rue Eugène Hénaff BP 118 - 78192 Trappes Cedex Tél. : 01 39 44 80 88 - Fax : 01 30 57 12 64 Internet : http://www.agglo-sqy.fr	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 20%;">GES</td> <td>PLAN DE GESTION</td> </tr> </table>	GES	PLAN DE GESTION																		
GES	PLAN DE GESTION																					
<p>DIRECTIONS DES INFRASTRUCTURES</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px auto; width: 80%; text-align: center;"> <p>PLAN DES PRINCIPALES OPERATIONS 2014</p> </div>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 20%;">Echelle</th> <th style="width: 20%;">1:15 000</th> <th style="width: 10%;">Ind</th> <th style="width: 10%;">Date</th> <th style="width: 30%;">Modification</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Date</td> <td>02/05/2014</td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>		Echelle	1:15 000	Ind	Date	Modification	Date	02/05/2014													
Echelle	1:15 000	Ind	Date	Modification																		
Date	02/05/2014																					
<p><i>Document en cours d'élaboration</i></p>	Classement: J:\CARTOINFRAINFRA_GENERAL\AGGLO\PROJET INFRA\IVO_G001_OPERATIONS DGST.mxd																					





LEGENDE

CLASSEMENT PAR SERVICE

DEEV, ETUDE

SEA, INCONNU

SEA, ETUDE / TRAVAUX FIN ANNEE

SEA, TRAVAUX

SER, INCONNU

SER, EN ATTENTE MAIRIE

SER, ETUDE

SER, TRAVAUX

SEUTN, ETUDE

SEUTN, EXPERTISE JUDICIAIRE

SEUTN, TRAVAUX

SEVOA, INCONNU

DEEV

DEEV - 01, AVE LYCEE

SEA

SEA - 01, CHAMFLEURY, TRAVAUX

SEA - 02, AIRE GENS VOYAGE, ETUDE

SEA - 03, RUE COSTE CASANOVA CROIZAT, ETUDE / TRAVAUX FIN ANNEE

SEA - 04, COLLECTEUR R. JAUNE, TRAVAUX

SEA - 05, OVOIDE FOND DES ROCHES, TRAVAUX

SEA - 06, REHABILITATION RESEAU EU CHEMIN DES COTES, TRAVAUX

SEA - 07, RESEAU EP BOIS DE L'ETANG, TRAVAUX

SEA - 08, ENFOUISSEMENT RESEAU RN 10, ETUDE

SEA - 09, LA MINIERE STATION EPURATION, ETUDE

SEA - 10, REHABILITATION CANAL URBAIN, ETUDE

SEA - 11, OUVRAGES DE DEPOLLUTION B D LOIRIS, ETUDE

SEA - 12, ETUDES GEOTECHNIQUES BERGES MUETTES, ETUDE

SEA - 13, ETUDES HYDROLIQUES MOULIN A VENT, ETUDE

SER

SER - 01, ECOLE PAS DU LAC, TRAVAUX

SER - 02, EHPAD, ETUDE

SER - 03, POSTE HT EMERAUDE, ETUDE

SER - 04, ALLE PROKOFIEV, TRAVAUX

SER - 05, PARVIS DELAUNAY, TRAVAUX

SER - 06, PARC CENTRES VILLE, TRAVAUX

SER - 07, LE SCARABEE, ETUDE

SER - 08, RUE AUX FLEURS - VIEUX PRES, ETUDE

SER - 09, RUE DU CHATEAU D'EAU et CHAMPS, ETUDE

SER - 11, ALFRED NOBEL, ETUDE

SER - 12, AVENUE P V COUTURIER, TRAVAUX

SER - 13, RUE HECTOR BERLIOZ, TRAVAUX

SER - 15, ALLEE PIETONNE BOIS DE LA GARENNE, TRAVAUX

SER - 16, VERGERS, TRAVAUX

SER - 17, ALLEE DE LA TOUR, TRAVAUX

SER - 18, CHEMIN DES RUELLES, TRAVAUX

SER - 19, COULEE VERTE BRETONNIERE, TRAVAUX

SER - 20, CREATION SAINT-POL ROUX, ETUDE

SER - 21, RENOVATIONS RUE JAUNE, TRAVAUX

SER - 22, RENOVATIONS ECLAIRAGE BRETELLE RD10, TRAVAUX

SER - 23, PRIORITE BUS TSCP AVE EUROPE, TRAVAUX

SER - 24, AMELIORATIONS CARREFOUR RD38 / RD01, TRAVAUX

SER - 25, REMANAGEMENT DES VOIRIES BERGES et MOUETTES, TRAVAUX

SER - 26, RENOVATIONS DE L'ECLAIRAGES MARE CAILLON, TRAVAUX

SER - 27, REOVATIONS ECLAIRAGE CHATEAUBRIAND, TRAVAUX

SER - 28, REMPLACEMENT DE BOULE AVE PARC, TRAVAUX

SER - 29, REMPLACEMENT DE MATERIEL DEVANT ECOLE, TRAVAUX

SEUTN

SEUTN - 01, DENTON, ETUDE

SEUTN - 02, REDOUTE DE BOUVIERS, TRAVAUX

SEUTN - 03, PARKINGS CENTRE, TRAVAUX

SEUTN - 04, GRAND FRAIS, TRAVAUX

SEUTN - 05, OPERATIONS CHERAMY, ETUDE

SEUTN - 06, BRETELLE A13, ETUDE

SEUTN - 07, AMENAGEMENT CHAPELLE LACOSTE, ETUDE

SEUTN - 08, AVE GARE, ETUDE

SEUTN - 09, JARDINS FAMILIAUX, ETUDE

SEUTN - 10, AMENAGEMENTS DES RUE HODEBOURG et PASTEUR, TRAVAUX

SEUTN - 11, REQUALIFICATION DU BLD URBAIN, TRAVAUX

SEUTN - 12, SECTEUR LA BANANE, ETUDE

SEUTN - 13, 1er TRANCHE ZAC DE TROU BERGER, TRAVAUX

SEUTN - 14, AMENAGEMENT ZAC DE VILLARROY, ETUDE

SEUTN - 15, PUP CENTRE VILLAGE, TRAVAUX

SEUTN - 16, AMENAGEMENT ZAC AEROSTAT, TRAVAUX

SEUTN - 17, AMENAGEMENT ABORDS ESTACA, ETUDE

SEUTN - 18, LOGEMENT GS LURCAT, TRAVAUX

SEUTN - 19, LIGNE HT - LES 4 ARBRES, ETUDE

SEUTN - 20, CROIZAT et EGLISE, EXPERTISE JUDICIAIRE

SEUTN - 21, AMENAGEMENT DU MAIL DES GRAVIERS, ETUDE

SEUTN - 22, AMENAGEMENT Bld BEETHOVEN, ETUDE

SEUTN - 23, PISTE CYCLABLE 8 MAI 1945, ETUDE

SEUTN - 24, AMENAEMENT Bld MOZART, ETUDE

SEUTN - 25, PONT GUY SCHULLER, ETUDE

SEUTN - 26, REAMANGEMENT DE L'ACCES a PORT-ROYAL, ETUDE

SEUTN - 27, MUR ANTI-BRUIT A12, ETUDE

SEUTN - 28, AMENAGEMENT GIRATOIRE HENNEQUIN, ETUDE

SEUTN - 29, AMENAGEMENT VOIE DE DESSERTA PARC OMEGA, ETUDE

SEUTN - 30, AMENAGEMENT ILOT DAMPIERRE RIGOLE, ETUDE

SEUTN - 31, AMENAGEMENT ZAC DES BECANNES, ETUDE

SEUTN - 32, AMENAGEMENT SECTEUR LA REMISE, ETUDE

SEUTN - 33, AMEANGEMENT REP/ MDE, ETUDE

SEUTN - 34, RYDER CUP, ETUDE

SEVOA

SEVOA - 01, ZA AGIOT, ETUDES

SEVOA - 02, TAG POLITZER, TRAVAUX

SEVOA - 03, SECURITE RUE AIGREFOIN, TRAVAUX

SEVOA - 04, SECURITE RUE G AUBE, TRAVAUX

SEVOA - 05, PISTE AVE EUROPE, TRAVAUX

SEVOA - 06, LIAISON MONMOUSSEAU, TRAVAUX

SEVOA - 07, BOUVIERS, TRAVAUX

SEVOA - 08, MERANTAISE SUD, TRAVAUX

SEVOA - 09, KESSEL, ETUDES

SEVOA - 10, SECURITE GANDHI, TRAVAUX

SEVOA - 11, SECURITE ALLENDE, TRAVAUX

SEVOA - 12, SECURITE BERLIOZ, TRAVAUX

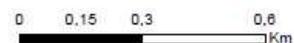
Annexe 3. Carte des niveaux sonores modérés



Légende

Niveau sonore en situation de multiexposition (routes, fer, industries) :

- Inférieur à 50dB(A)
- Compris entre 50 et 55dB(A)



Fond de plan : source CASQY

Sources des données :

Cartes de bruit 2009 : Groupement de commande des communes des Yvelines piloté par Montesson
Fond de plan : CASQY
Identification des bâtis impactés : Soldata Acoustic



Annexe 4. Rappels des critères de la règle de l'antériorité

La règle est rappelée ci-dessous (cf annexe 2 de la circulaire du 25 mai 2004 relative au plan national d'actions contre le bruit) :

Les locaux qui répondent aux **critères d'antériorité** sont les suivants :

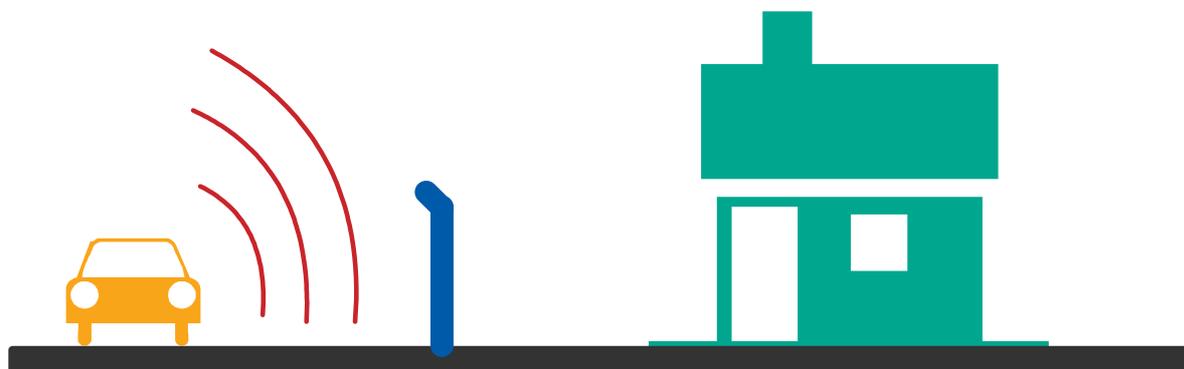
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978.
- Les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978, tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 - Publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure.
 - Mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R. 121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général) dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables.
 - Inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables.
 - Mise en service de l'infrastructure.
 - Publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L. 571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- Les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, etc.), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, etc.), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, etc.) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant, pris en application de l'article L. 571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Annexe 5. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières

Les différents types d'actions pouvant être mis en œuvre pour réduire l'impact acoustique d'une route sont :



Actions à la source

Action sur la propagation

Action sur le récepteur

Différents principes d'actions peuvent être mis en place afin de diminuer l'impact sonore d'une route :

- Les actions à la source de types renouvellement de revêtement, diminution de vitesses.
- Les actions sur le chemin de propagation, de type écran ou butte de terre.
- Les actions sur les récepteurs : les façades des bâtiments sensibles, mais ont le désavantage de ne pas protéger les parties extérieures.

Toutefois, il est nécessaire de signaler que les meilleures actions de réduction du bruit se situent sur les plans technique et économique, en amont des projets, voire en amont des décisions.

Actions à la source

Les paramètres qui ont une influence sur les émissions sonores sont :

- Débit de véhicule ;
Une division du trafic par deux induit une diminution de 3 dB(A).
- Le pourcentage de poids lourds ;
On estime suivant les cas qu'un poids lourd produit le bruit d'environ 10 véhicules légers pour une vitesse de 50 km/h..
- La vitesse de circulation ;
Lorsque l'on réduit la vitesse de circulation de 20 km/h, on peut obtenir un gain de l'ordre de 2 à 3 dB(A), suivant les vitesses.
- Le type d'écoulement (fluide, pulsé) ;
Le passage d'une circulation pulsée à une circulation fluide permet de gagner entre 1 et 3 dB(A) localement à 50km/h.
- Le revêtement de chaussée ;
On estime qu'une voie pavée peut engendrer une augmentation des niveaux de bruit de l'ordre de 3 dB(A) par rapport à un enrobé classique. A l'inverse, un enrobé acoustique bien entretenu permet de réduire les bruits de roulement d'environ 3 dB(A). L'émission sonore due au contact de la chaussée est fortement liée à la vitesse.

La diminution des niveaux sonores liée à la réduction des vitesses est quant à elle variable selon la vitesse considérée. Les études menées par l'INRETS³ au sujet des effets de la vitesse sur l'environnement sonore sont présentées de manière synthétique dans le schéma suivant (source INRETS).

A 50 km/h le bruit de roulement est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 67 dB(A).

A 30 km/h, le bruit moteur est prépondérant. Le niveau sonore maximal au passage d'un véhicule est de l'ordre de 64 dB(A).

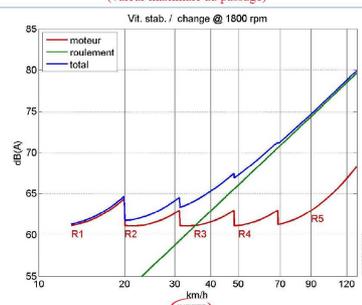
Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

Dans certaines situations, les revêtements de chaussée peu bruyants peuvent constituer une alternative aux protections de type écran ou à l'isolation acoustique des façades.

Un revêtement acoustique sera plus performant au-delà de 50 km/h dès lors que le bruit de roulement est prépondérant sur le bruit moteur.

On trouve toutefois aujourd'hui des revêtements acoustiques performants dès 50 km/h.

Emission acoustique d'un VL fonction de la vitesse
(valeur maximale au passage)



Le tableau suivant indique de manière synthétique le coût et le gain acoustique lié aux solutions. La fluidification du trafic est, elle, liée au plan de déplacement.

Impact lié aux actions de réduction du bruit à la source

Solution	Coût	Gain acoustique
Diminution de vitesse	Panneaux de signalisation, des éventuels aménagements de chaussée (ralentisseurs, chicane, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	3 à 5 dB(A) Le gain est plus important si le taux de poids-lourds est faible. Le gain est d'autant plus significatif que la réglementation s'accompagne de dispositif d'incitation à réduire la vitesse.
Modification de chaussée	Le surcoût est variable de 5 à 30% par rapport à un enrobé classique. Le coût d'un enrobé acoustique est de l'ordre de 10 à 20€/m ² mais ce chiffre est variable selon l'enrobé choisi, le linéaire traité, les conditions locales de mise en place... Il faut également prévoir les coûts d'entretien pour la pérennité des performances acoustiques.	Gain local de 2 à 9 dB(A) selon les vitesses et le type d'enrobé.
Diminution du trafic	Modification du plan de circulation : sens unique, plus de partage de la voirie. Restriction de la circulation des poids-lourds	Gain inférieur à 1 dB(A) pour une baisse de 20% du trafic.
Fluidifier le trafic	Suppression des carrefours à feux. Création d'un giratoire. Mise en place d'une gestion des feux par onde verte.	Gain de 1 à 3 dB(A) localement.

³ INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

Actions sur la propagation



Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



Pour cela il est nécessaire de tenir compte de la topographie du terrain. Une largeur d'emprise minimale est nécessaire en tenant compte d'une distance de sécurité entre la route et la protection.



Lors des étapes de planification urbaine, les bâtiments les moins sensibles peuvent être placés de manière à créer un écran acoustique protégeant les habitations.



Enfin, la réglementation peut limiter la construction d'habitations, aux abords des grands axes routiers.

Impact acoustique de la végétation :



L'efficacité acoustique d'une simple rangée d'arbres est quasi-nulle d'un point de vue acoustique. Il faudrait une végétation très dense sur plusieurs dizaines de mètres pour pouvoir gagner 1 à 3 dB(A). Toutefois, la plantation de végétation peut avoir un effet positif sur la perception des riverains, en masquant visuellement la source de bruit à l'origine des nuisances. L'acceptation de la source de bruit peut alors être meilleure même s'il n'y a pas réduction du niveau sonore.

Impact lié aux actions de réduction du bruit sur le chemin de propagation

Solution	Coût	Gain acoustique
Butte de terre	Coût moyen de 15€ HT du mètre carré à ajouter au coût d'acquisition des terrains d'implantations et un entretien courant.	De 2 à 12 dB(A) Variable selon la position du récepteur et de la source par rapport à l'écran.
Ecran acoustique	Coût moyen de 500€ HT du mètre carré fourni posé, mais il existe des différences entre les matériaux et quantités prévues.	

Actions sur le récepteur

Dans le cas où les traitements à la source ne permettent pas d'atteindre les niveaux d'isolation suffisants, le traitement des façades constitue un complément nécessaire.

Pour les bâtiments isolés, le traitement de façade peut être privilégié.

Dans le cadre du Classement Sonore des Infrastructures de transports terrestres, annexé aux Plans Locaux d'Urbanisme des communes, les constructeurs doivent tenir compte de niveaux sonores pour la conception de l'isolement acoustique des bâtiments inclus dans les secteurs affectés. L'arrêté ministériel du 30 mai 1996, version consolidée d'avril 2009, définit dans ses articles 5 à 9, l'isolement acoustique minimum pour les bâtiments d'habitations ou sensibles.



Les travaux de type « renforcement de l'isolation acoustique des façades exposées » entrent souvent dans un cadre plus général de réhabilitation (type programme Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat), où la fonction acoustique est partiellement « masquée » dans le projet global.

Pour améliorer l'isolation d'une façade vis-à-vis des bruits extérieurs, la fenêtre est le 1^{er} élément à examiner. En effet, les performances acoustiques des fenêtres sont généralement faibles comparées à celle des murs. Cependant, elles ne sont pas toujours seules en cause. Il convient également d'évaluer les autres voies de transmission : les murs, les éléments de toiture et leur doublage, les coffres de volets roulants, les différents orifices et ouvertures en liaison directe avec l'extérieur (ventilation, conduits...).

D'un point de vue acoustique, une double fenêtre est plus performante qu'un double vitrage vis-à-vis des bruits de l'extérieur.

Attention ! Isolement interne



Le renforcement de l'isolation de l'enveloppe d'un bâtiment peut avoir un impact important sur la perception des bruits intérieurs. Ceux-ci peuvent émerger plus fortement et se révéler parfois plus gênants que les bruits extérieurs. Il est conseillé de faire un diagnostic acoustique complet avant de réaliser tout type de travaux acoustiques sur les façades.

Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre d'un programme de rénovation de l'habitat, il est nécessaire de réaliser au préalable un diagnostic acoustique précis de l'état d'isolation des logements visés, afin d'ajuster plus finement les contraintes et éventuels besoins de financement. Ce diagnostic, réalisé par un professionnel, vérifiera notamment l'état général des huisseries, les éventuels défauts d'étanchéité ...

Impact lié aux actions de réduction du bruit au récepteur

Solution	Coût	Gain acoustique
Diagnostic préalable à la mise en place d'isolation de façade	400 à 550€ HT pour la vérification acoustique par mesure extérieure 24h par logement type* (vérification des dépassements de seuil). 350 à 500€ HT pour mesure de contrôle acoustique de l'isolement de façade (mesure simultanée extérieur/intérieur) et analyse des performances par logement. Recherche à faire en interne à la mairie sur le critère d'antériorité et premier diagnostic visuel d'isolation selon l'état du bâti.	Détermination des bâtiments à traiter
Isolation de façade	1000 à 2000€ HT par logement pour le projet de définition des solutions (calcul, dimensionnement et descriptif) – selon type et complexité. Mise en œuvre et matériaux : 7 000 à 15 000€ HT pour les habitations individuelles. 1 000€ HT par fenêtre pour les bâtiments collectifs.	De 5 à 15 dB(A) à l'intérieur des logements – Solution efficace fenêtres fermées.

* : il n'est pas nécessaire de réaliser des mesures pour tous les logements, des « logements types » qui représentent plusieurs logements ayant la même exposition au bruit peuvent être définis.

Tous les montants indiqués peuvent être optimisés en fonction de la quantité demandée aux prestataires et de l'organisation mise en place.

Annexe 6. Recommandations pour les projets d'aménagements

L'intégration de l'acoustique dès la conception d'un aménagement, permet de limiter l'impact du bruit dans l'environnement et ainsi éviter des coûts engendrés par la suite lors de la mise en place de solutions de protection.

On pourra prendre conseil dans le guide "*Plan Local de l'Urbanisme & Bruit, La boîte à outils de l'Aménageur*" conçu par le pôle compétence Bruit de l'Isère, qui propose un ensemble d'outils à destination des élus et techniciens dans le cadre de projets d'urbanisme, disponible auprès de la mairie ainsi qu'en téléchargement au lien suivant : http://www.bruit.fr/docs/plu_et_bruit.pdf



Le territoire de la commune peut encore voir l'aménagement de zones d'activités ou d'habitat. Ainsi la prise en compte du bruit devra intervenir à différentes étapes de l'aménagement :

1. Projet d'aménagement :

- A l'échelle de projets de zones d'activités, une attention particulière doit être accordée aux quartiers d'habitation à proximité, dans l'aménagement (orientation des activités bruyantes, voiries, voies ferrées). Les circulations engendrées doivent être prises en compte dans les plans de circulations des zones voisines. Pour cela, le choix de plan masse et des principes de construction peuvent être déterminant pour réduire les nuisances sonores liées aux infrastructures, ou aux activités en bordure.
- A l'échelle des projets de logement, la question des circulations et stationnement au sein de la zone devra être particulièrement étudiée. L'orientation et le recul des logements vis-à-vis des axes principaux, la conception des espaces verts, de façon à créer des espaces de calme, devront prendre en compte ces critères. La cartographie stratégique du bruit permettra également de connaître le niveau d'éventuelles sources de bruit préexistantes. L'impact de nouvelles circulations sur les quartiers alentours doit également entrer en ligne de compte.
- Certaines préconisations peuvent être proposées à l'issue d'un diagnostic préalable, d'une étude d'impact, d'enquêtes socio-acoustiques, prenant en compte l'ensemble des contraintes du projet (paysage, orientation, accessibilité, topographie, mixité d'usage, matériaux utilisés, isolation ...).
- Les nouveaux quartiers peuvent voir la création de nouvelles zones de calme, comme des parcs ou des squares comme c'est le cas de nombreuses zones de calme urbaines. L'éloignement des sources de bruit et l'aménagement de ces espaces devra ainsi être soigné.

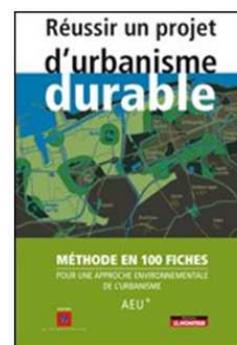
2. Projet de construction :

- Certaines préconisations concernent l'implantation optimisée des bâtiments pour favoriser la création d'espaces intérieurs préservés du bruit liés aux infrastructures de transports (façades calmes en cœur d'îlot), et pour prendre en compte tout risque lié à des conflits d'usage liés à la mixité des zones. La qualité de l'isolation des façades fera également l'objet d'une attention accrue dans les cahiers des charges. Pour les activités, des préconisations de niveau sonore pourront être ajoutés ou appuyés dans les chartes de développement durable développées par le San.
- D'autres préconisations sont relatives à l'aménagement intérieur ; il s'agit par exemple de privilégier les logements traversants et d'orienter les pièces de vie (séjour, chambre) sur les façades les moins exposées, de préconiser une isolation acoustique (en cohérence avec les contraintes thermiques et de ventilation : type de fenêtres, loggias...).

L'efficacité de la démarche est d'autant meilleure que la prise en compte de l'acoustique se fait en amont des projets et que les aménageurs disposent d'une meilleure connaissance des questions acoustiques. L'objectif est de protéger les nouvelles constructions, avec l'assurance de ne pas les exposer au-delà des niveaux seuils, ainsi que les zones de ressourcement situées à proximité des aménagements.

Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« C'est à l'échelle de l'opération d'aménagement que peuvent être définies des solutions opérationnelles pour protéger les espaces et les bâtiments des nuisances sonores d'une part, et créer des ambiances sonores de qualité d'autre part. »



L'approche de l'environnement sonore à l'échelle de l'opération d'aménagement est ainsi basée sur des pistes d'actions à mettre en œuvre en amont des projets :

- **L'incitation à la réalisation d'une étude d'impact** acoustique prévisionnelle, afin d'observer au mieux les effets de l'aménagement sur les bâtiments voisins. Des scénarios d'aménagements peuvent être modélisés et les protections acoustiques nécessaires optimisées (composition urbaine, modèles de terrain, urbanisme-écran, etc.).
- **La hiérarchisation des propositions d'optimisation** acoustique selon leur rapport coût/efficacité. Les 4 grands principes d'actions suivants peuvent être mis en place de manière isolée ou combinée :
 - La diminution du bruit à la source : diminution du trafic, choix de matériels (transports en commun, etc.)
 - L'éloignement du récepteur de l'émetteur. En milieu ouvert, dans le cas d'une source ponctuelle, le niveau sonore décroît de 6 dB(A) à chaque doublement de distance. La décroissance est de 3 dB(A) pour une source linéaire (route par exemple).

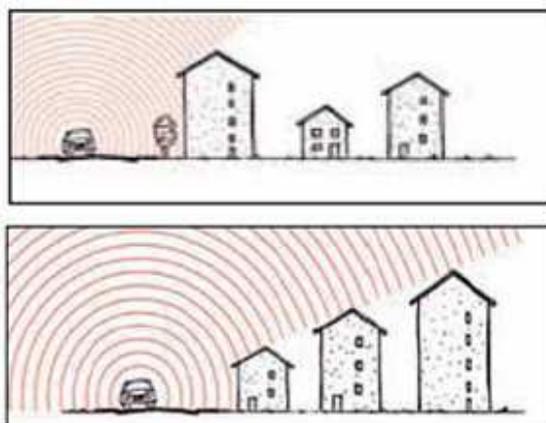


Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010

- Le blocage du bruit au cours de sa propagation, au plus proche de la source pour les solutions curatives. De manière préventive, un plan de masse optimisé peut permettre de protéger les bâtiments ou façades les plus sensibles au bruit (habitat, enseignement, lieux de repos/soins) par d'autres pouvant faire fonction d'écrans.

- L'obstacle à la propagation du bruit au niveau du récepteur : l'implantation, l'épannelage et l'orientation des bâtiments peuvent permettre de créer des îlots protégés.
- Le principe du masquage sonore (fontaine par exemple), traitement d'ordre « palliatif », peut également être cité.



Guide PLU et Bruit DDE et DDASS38 - réédition 2005

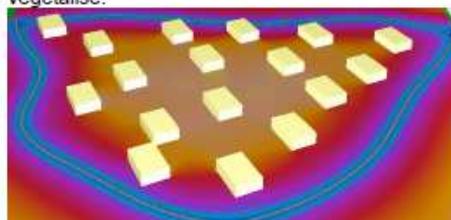
La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble. En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessite des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, balcons, etc. La conception du plan d'ensemble doit ainsi tenir compte de ces éléments (voir exemple ci-dessous). Les activités humaines n'ont pas les mêmes exigences en termes d'environnement sonore et leur perception dans l'espace urbain est d'autant meilleure que l'intégration est effectuée de manière adéquate.

Premier cas : l'architecte décide d'appliquer le principe d'éloignement et dispose le bâtiment de façon à l'éloigner le plus possible des sources bruyantes en présence.



Tous les espaces extérieurs sont exposés au bruit des infrastructures ; toutes les fenêtres sont exposées de façon identique. Il n'y a pas d'espace calme où pourraient se situer les pièces sensibles. C'est le cas le plus défavorable.

Deuxième cas : l'architecte conçoit des bâtiments multiples, épars sur le terrain, dans un cadre végétalisé.



Il n'y a pas de zone calme. Les réflexions multiples sur les façades des bâtiments augmentent encore le niveau sonore, et chaque petit bâtiment est « cerné » par le bruit ; la végétation n'apporte qu'un effet subjectif, utile certes mais insuffisant. Cette disposition est déconseillée.

Troisième cas : l'architecte choisit de placer les bâtiments le plus près possible des voies afin de créer une cour intérieure entre les bâtiments, qui s'autoprotège.



Le principe des cours intérieures est un de ceux qui permettent le mieux de dégager des espaces calmes (zone blanche), protégés du bruit de la circulation. La forme et la dimension de ces cours ne peuvent être laissées au hasard, de même que le traitement de la façade exposée.

C'est le cas le plus favorable, car chaque logement dispose d'au moins une façade calme.

Guide AEU de l'ADEME- juillet 2010

- Le traitement des espaces publics afin de favoriser la qualité de l'ambiance sonore. En effet, il est possible d'agir sur différents aménagements urbains pour modifier la propagation du bruit en ville, des écrans, des parcs, des fontaines, etc.
- Le confort acoustique au sein des bâtiments. Des textes régissent les performances acoustiques, notamment à proximité des voies classées. Les actions peuvent être menées sur les façades, l'agencement des pièces, l'éloignement de sources ponctuelles extérieures (ventilation, chaufferie, etc.). La définition des performances acoustiques et l'ensemble des recommandations en matière d'implantation et d'isolation des bâtiments devront être affichées et traduites dans les cahiers des charges.

Annexe 7. Avis des gestionnaires sur le projet de plan

Des copies des courriers des gestionnaires seront présentées dans cette annexe, dès lors qu'ils seront disponibles.



Saint-Quentin-en-Yvelines, le 30 OCT. 2015


 ARRIVÉ LE
 2 - NOV. 2015
 VOISINS-LE-BRETONNEUX

 DIRECTIONS DU PATRIMOINE
 Direction de la Voirie et des Infrastructures

 Cellule Programmation et Coordination
 Nos références : DV/CGVD n°15 642
 Affaire suivie par : C GREGOIRE
 Tél : 01.39.44.81.78 - Fax : 01.30.57.12.64

 Madame le Maire
 Alexandra ROSETTI
 Hôtel de Ville
 1 Place Charles de Gaulle
 78 960 Voisins-le-Bretonneux

OBJET : Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Voisins-le-Bretonneux.

 Madame le Maire, *Chère Alexandra,*

Sollicité en tant que gestionnaire d'infrastructures routières, j'ai le plaisir de vous informer que j'émetts un avis favorable sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Voisins-le-Bretonneux.

Je salue le travail réalisé par les 7 communes, conformément au décret du 24 mars 2006, qui vise à l'amélioration de la qualité de vie au sein du territoire communautaire grâce à une meilleure prise en compte de la nuisance « bruit ».

La Communauté d'Agglomération de SQY, à la fois en tant qu'aménageur et gestionnaire d'espaces publics, intègre désormais cette donnée dans ses décisions.

Dans ce cadre, elle réalise notamment des études d'impact en préalable aux projets d'aménagement (mesures de bruit et mesures compensatoires). Sachez que mes services tiennent à votre disposition les mesures de bruit réalisées qui pourront notamment compléter les cartes de bruits issues d'une modélisation.

En tant que gestionnaire de voirie, j'ai bien noté les zones à enjeux de façon à les intégrer dans les critères de décisions présidant à la programmation des travaux de rénovation.

Vous trouverez dans la note ci-jointe quelques remarques que je vous saurais gré de porter en annexe du document mis à disposition du public du 28 septembre au 30 novembre 2015.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de mes sentiments distingués.


Michel Laugier
Michel Laugier

 Président
 Conseiller départemental des Yvelines
 Maire de Montigny-le-Bretonneux

www.saint-quentin-en-yvelines.fr

 Saint-Quentin-en-Yvelines Communauté d'agglomération
 Toute correspondance doit être adressée indistinctement à M. le Président de la Communauté d'agglomération
 BP 118 - 78192 TRAPPES CEDEX - Tél : 01 39 44 80 80 - Fax : 01 30 57 12 64

Remarques de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sollicitée en tant que gestionnaire d'infrastructures routières sur le Projet de Prévention du Bruit dans l'Environnement de la commune de Voisins-le-Bretonneux

3.3.3 Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines – p 19

Zone 1 – Rue aux Fleurs, est indiqué : « Réflexion à mener avec les riverains sur un éventuel remplacement des pavés par un enrobé moins bruyant. Programmation CASQY : Etude 2015 pour réfection de la couche de roulement / Travaux en 2016 »

- ⇒ **Remarque CASQY** : En fonction des conclusions de la réflexion et en prenant en compte une vision d'ensemble des déplacements sur la commune, des études et des travaux sont susceptibles d'être réalisés à partir de 2016.

Zone 2 – RD 36, est indiqué : « Réflexion à mener avec le Conseil Départemental sur les actions possibles. Vérification des niveaux sonores au droit des habitations. RAS / Pour information une étude débutera en 2013 pour rénover la piste cyclable »

- ⇒ **Remarque CASQY** : La voie étant de gestion départementale, il revient au CD78 de vérifier les niveaux sonores au droit des habitations. La CASQY a été réalisée en 2015 une auscultation des pistes cyclables dont les résultats sont en cours d'analyse.

Versailles, le 30 OCT. 2015


Yvelines
 Le Département

ARRIVÉ LE :
5 - NOV. 2015
VOISINS-LE-BRETONNEUX
MADAME ALEXANDRA ROSETTI
MAIRE DE VOISINS-LE-BRETONNEUX
CONSEILLÈRE DÉPARTEMENTALE
HÔTEL DE VILLE
1 PLACE CHARLES DE GAULLE
78960 VOISINS-LE-BRETONNEUX

 Direction générale des Services
 Direction des Mobilités
 Sous-direction de la Maîtrise d'Ouvrage
 Unité Maîtrise d'Ouvrage n°1

 Affaire suivie par : Mme Grégoire
 Téléphone : 01.39.07.70.23
 Référence : SG/SS/15-525 (PR 1513)

 Madame le Maire, *chère Alexandra,*

Par lettre du 14 septembre 2015, vous sollicitez l'avis du Département sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de votre commune.

Comme signalé dans votre projet de PPBE, l'aménagement expérimental réalisé depuis septembre 2014 au carrefour RD 36/route de Versailles visant à fluidifier les échanges, et donc réduire les émissions sonores, est en cours de pérennisation.

Le Département est favorable à l'action communale prévue sur la RD 36, à savoir poursuivre les réflexions à mener afin d'en optimiser le fonctionnement.

En conséquence, j'émet un avis favorable au projet de PPBE de votre commune.

Pour information, la seconde échéance du PPBE concernant les axes routiers supportant plus de 3 millions de véhicules par an est en cours d'initialisation par le Conseil départemental des Yvelines. Tout comme la première échéance du document, adopté 23 mai 2014 par l'Assemblée départementale, il s'appuiera sur les cartes de bruit stratégiques fournies par les services de l'État.

Les axes routiers départementaux sur la ville de Voisins-le-Bretonneux seront alors de nouveau examinés dans ce cadre.

Je vous prie d'agréer, Madame le Maire, l'expression de ma meilleure considération.

Le Président du Conseil départemental

 Pour le Président du Conseil Départemental
 Le Vice-Président délégué

Jean-François RAYNAL

Hôtel du Département

2, place André Mignot | 78012 Versailles cedex | Téléphone : 01 39 07 78 78 | www.yvelines.fr | contact@yvelines.fr



* Ile de France

Pantin, le 20/11/2015

 ARRIVÉ LE
 30 NOV. 2015
 VOISINS-LE-BRETONNEUX

 Mairie de Voisins-le-Bretonneux
 A l'attention de Madame le Maire
 1 Place Charles-de-Gaulle
 78960 VOISINS-LE-BRETONNEUX

Objet : projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement

Madame la Maire,

Dans votre courrier en date du 14 septembre, vous avez sollicité Bruitparif, observatoire régional du bruit en Ile-de-France, pour un avis sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (P.P.B.E.) élaboré par votre commune.

Le document qui nous a été transmis est conforme au contenu tel que défini par le décret N° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement. Il est complet et présente en outre des éléments de nature pédagogique de nature à faciliter son appropriation par le grand public.

Il pourra donc être publié après ajout des avis des gestionnaires et des observations formulées lors de la consultation publique.

Je vous prie d'agréer, Madame la Maire, l'expression de mes plus respectueuses salutations.



Antoine PEREZ MUNOZ

Bruitparif
 Chargé de l'accompagnement des collectivités territoriales

Bruitparif - Observatoire du bruit en Ile-de-France
 Cité régionale de l'environnement, 90-92 Av du Général Leclerc, 93500 Pantin
 Standard : 01 83 65 40 40 - Télécopie : 01 84 67 00 93 - Mèl : contact@bruitparif.fr - www.bruitparif.fr
 Association loi 1901 non assujettie à la TVA - SIRET : 483 921 219 00042 - Code APE : 7210B

Annexe 8. Synthèse de la consultation du public

Analyse des retours de consultation :

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 28 septembre au 30 novembre 2015, accompagné d'un registre en mairie.

A la date du 30 novembre 2015, 8 observations ont été consignées.

Plusieurs thèmes reviennent de façon récurrente, tandis que certains sont évoqués ponctuellement, comme résumé dans le tableau ci-dessous :

Thèmes des observations	Nombre d'observations
Bruit routier	5
Bruit des aéronefs	1
Bruits de voisinage / activité	3
Zones calmes	1

En résumé :

- La plupart des remarques concernent des sources de bruit routières, qui ne font pas toutes l'objet d'une identification comme zone à enjeux dans le document. Les RD36, RD91 et rue Hélène Boucher sont citées. La commune transfèrera les informations aux gestionnaires de ces axes, Conseil Départemental et CASQY. Une réflexion globale sur les déplacements permettra également d'apporter des réponses pour plusieurs zones.
- Pour les autres remarques, la commune pourra accompagner les riverains dans leurs démarches, même si la remarque est hors du champ de ses compétences.

Le tableau suivant présente une synthèse de chacune des observations consignées, ainsi que des éléments de réponses proposés par Soldata Acoustic et la commune.

Éléments de réponses aux remarques de consultation du public

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
1	05/10 /2015	Rue de la Borne Royale	Bruit de l'aérodrome de Toussus	Trop d'avions ne respectent pas la réglementation en matière d'échappements. Trop de dérogations sont accordées autorisant les survols durant les horaires d'interdiction. Non respect des altitudes par les avions en vol aux instruments. Non-respect des couloirs de décollage et d'approche en général. Non prise en compte des plaintes déposées auprès de la Gendarmerie des Transports Aériens de Toussus.	Lorsqu'un avion survole un territoire à une altitude trop basse, il peut être sanctionné par les autorités compétentes. Les riverains peuvent poser réclamation sur le site www.Entrevoisins.org La commune n'est pas compétente dans le domaine de l'aviation. Elle peut toutefois vous accompagner dans les démarches.
2	08/10 /2015	Rue Lindbergh	Bruit RD91 « Avenue de la Pyramide »	En raison du détournement du centre-ville, augmentation du trafic sur la RD91, notamment aux heures de pointe et le week-end (accès vallée de Chevreuse), et vitesses excessives (motos notamment), ce qui augmente le bruit. Demande de : - Réduire la vitesse < 50km/h (voire 30 km/h) sur l'avenue de la Pyramide avec radars double sens. - Adapter un revêtement sur la route « absorbant ». - Rajouter des « pare-bruit » type arbres...	Cet axe n'a pas fait l'objet d'une zone à enjeux dans le document, mais restera sous surveillance de la collectivité. Cette remarque sera transmise au Conseil Départemental, gestionnaire de l'axe.
3	12/10 /2015	Rue Farman	Zones calmes	Dans l'objectif de préservation et mise en valeur des zones de « resourcement » il convient d'urgence de trouver un terrain pour remplacer le boulodrome existant de la commune, situé avenue de la pyramide concerné par le projet de ZAC de la Remise et d'interdire cette pratique dangereuse dans les espaces piétons (danger-nuisances).	La remarque a été transmise au service concerné.
4	27/10 /2015	Rue Matisse, La Bretonnière.	Bruit de voisinage	Le transformateur électrique voisin est très bruyant. Ce type de source de bruit est oublié du PPBE.	Ce type de source de bruit n'est effectivement pas du ressort du présent document. Le propriétaire du transformateur doit être directement contacté. La commune peut accompagner le riverain dans sa démarche.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
5	11/2015	Rue Lindbergh	E2 Sud – Avenue de la Pyramide	<p>Le bruit sur la E2 Sud entre avenue de la Pyramide et la sortie de Voisins direction Dampierre est devenu infernal surtout les week-ends depuis le détournement du centre de Voisins et l'augmentation du trafic associé. De très nombreuses motos empruntent cet axe à des vitesses bien au-delà les 50 km et pour beaucoup avec des pots d'échappement modifiés:</p> <p>Souhait de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Plus de contrôle de bruit surtout le week-end. - Plus de contrôle de vitesse sur la E2 Sud. - Une zone 30 entre avenue de la Pyramide et E2 Sud CD36/RD91. - Un mur antibruit entre CD36 et RD91. 	<p>Cet axe n'a pas fait l'objet d'une zone à enjeux dans le document, mais restera sous surveillance de la collectivité.</p> <p>Cette remarque sera transmise au Conseil Départemental, gestionnaire de l'axe. A noter que la RD36 fait l'objet d'une étude pour analyser et fluidifier les échanges au carrefour avec la RD91.</p>
6	11/2015	Rue Ravel	Industrie / RD36	<p>Pollution sonore de l'entreprise « ESTIVAL » encore trop importante, malgré quelques efforts faits, que ce soit la nuit ou le jour (même jours fériés).</p> <p>Nuisances de la RD36 : vitesse excessive de certains véhicules (autos, motos, camions), qui génèrent trop de bruit et danger au niveau des feux et passages piétons.</p> <p>Les tilleuls plantés le long de la RD36 et des habitations ne protègent en rien du bruit, ils privent surtout de la lumière et du soleil.</p>	<p>L'entreprise ESTIVAL ne fait pas partie des installations classées pour l'environnement et ne rentrent donc pas dans le cadre de ce document. Toutefois la commune va relayer la remarque.</p> <p>La RD36 ne fait pas l'objet de zone à enjeux sur cette portion. La remarque sera transmise au Conseil Départemental, gestionnaire de l'axe.</p>
7	18/11/2015	Rue Hélène Boucher	Route communale	<p>Bruit engendré par la circulation routière au centre-ville et problème de sécurité routière.</p> <p>Les jours de beau temps le week-end c'est un passage incessant de voitures et surtout de motos (souvent en dépassement de vitesse) se rendant en vallée de Chevreuse très bruyants.</p>	<p>Cet axe n'a pas fait l'objet d'une zone à enjeux dans le document, mais restera sous surveillance de la collectivité. Cette remarque sera transmise à la CASQY, gestionnaire de l'axe.</p>

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
8	11/2015	Groupeement d'habitants de la Bretonnière	RD36	<p>La RD36 coupe les habitants de la Bretonnière des zones commerciales, administratives et sportives. L'environnement sonore s'est dégradé à cause de la RD36 et de l'entreprise ESTIVAL.</p> <ul style="list-style-type: none"> - La circulation sur la RD36 est intense de 5h du matin et jusque vers 7h30-8h. Manque de panneau de limitation à 50 km/h dans le sens Trappes-Châteaufort. - Klaxons liés aux traversées sauvages des piétons de la CD36 au niveau de la voie fermée qui rejoint la coulée verte vers la société AVIS en face du bout de la Bretonnière. - L'usine ESTIVAL Prototype construite en face des maisons de la rue Maurice Ravel fonctionne sur des tranches horaires très variables : bruits d'usinage ou de soupape de compression ou coups de massue, même la nuit ou les jours fériés. Manque de protection des riverains. <p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pose d'un panneau de limitation de vitesse 50 km/h, à l'entrée de chaque tronçon suivant nos carrefours. - Panneau rappel du risque de passage piéton. - Radar pédagogique comme à Montigny-le-Bretonneux. - Création d'un passage piéton clairement signalé par un éclairage nocturne. - Interdiction de circulation pour les véhicules de gros tonnage de 20h à 8h sur cette partie de la RD36. - profiter de la refction de la piste cyclable et des voies piétonnes pour l'harmoniser aux autres quartiers et les border d'arbres/arbustes. 	<p>La RD36 ne fait pas l'objet de zone à enjeux sur cette portion. La remarque sera transmise au Conseil Départemental, gestionnaire de l'axe.</p> <p>L'entreprise ESTIVAL ne fait pas partie des installations classées pour l'environnement et ne rentrent donc pas dans le cadre de ce document. Toutefois la commune va relayer la remarque.</p>