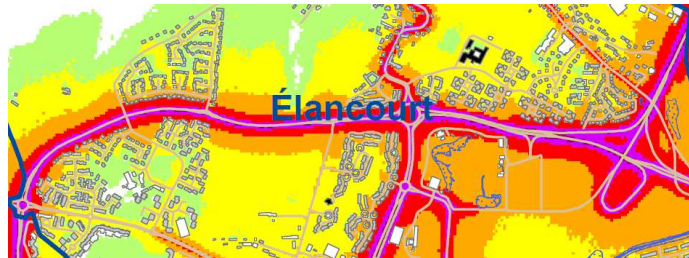


# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Elancourt (78)

Etude réalisée pour le compte du :

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



Rapport d'étude RA-130387-10-A  
9 décembre 2015

**Intervenants**

Aude DAVID  
Valentin CHAKRI  
Amandine MOULIN



## Sommaire

<b>Résumé non technique .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Présentation .....</b>	<b>6</b>
1.1 Démarche de réalisation .....	6
1.2 Etendue d'application du PPBE .....	7
<b>2. Diagnostic .....</b>	<b>8</b>
2.1 Indicateurs acoustiques .....	8
2.2 Synthèse et analyse des cartes de bruit .....	9
2.3 Détermination des zones à enjeux .....	11
2.4 Détermination des zones potentiellement calmes .....	13
<b>3. Actions pour un environnement sonore de qualité .....</b>	<b>17</b>
3.1 Cadre législatif .....	17
3.2 Objectifs réglementaires de réduction du bruit dans les zones bruyantes .....	18
3.3 Actions réalisées et à venir pour les 5 ans d'applications du plan .....	19
<b>4. Suivi et implications du plan d'actions .....</b>	<b>25</b>
4.1 Estimation de la diminution du nombre de personnes exposées .....	25
4.2 Mise en cohérence des outils .....	25
4.3 Suivi du plan d'action .....	30
<i>Annexe 1. Détail des actions passées portées par la commune .....</i>	<i>31</i>
<i>Annexe 2. Actions passées et prévues pour le réseau ferroviaire .....</i>	<i>38</i>
<i>Annexe 3. Carte des principales opérations de la CASQY en 2014 .....</i>	<i>46</i>
<i>Annexe 4. Carte des niveaux sonores modérés .....</i>	<i>49</i>
<i>Annexe 5. Rappels des critères de la règle de l'antériorité .....</i>	<i>51</i>
<i>Annexe 6. Principes d'actions de réduction des nuisances sonores routières .....</i>	<i>53</i>
<i>Annexe 7. Recommandations pour les projets d'aménagements .....</i>	<i>58</i>
<i>Annexe 8. Avis des gestionnaires sur le projet de plan .....</i>	<i>62</i>
<i>Annexe 9. Synthèse de la consultation du public .....</i>	<i>64</i>



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

Planche 2 - Zones de dépassements des seuils pour le bruit ferroviaire  
– indicateurs  $L_{den}$  et  $L_{night}$  ..... 10

Planche 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires ..... 11

Planche 4 - Carte de localisation des zones à enjeux ..... 12

Planche 5 - Description des zones à enjeux ..... 12

Planche 6 - Description des zones de ressourcement ..... 14

Planche 7 - Localisation des zones de ressourcement – hors espaces verts  
à protéger au titre du PLU..... 15

Planche 8 - Localisation des zones de ressourcement – espaces verts  
à protéger au titre du PLU..... 16

	<i>Ind</i>	<i>Date</i>	<i>Rédaction</i>	<i>Vérification</i>	<i>Approbation</i>
<b>Révisions</b>	A	09.12.15	A. DAVID	C. BOUTIN	A. MOULIN



Elancourt tient à remercier l'ensemble des partenaires et des participants à ce projet.

L'élaboration du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement d'Elancourt 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 d'Elancourt 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 2 octobre 2015 au 2 décembre 2015. Les remarques issues de cette consultation font l'objet d'une synthèse et de réponses présentées en annexe 9 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 porte pas de nouvelle action sur le territoire mais signale la réalisation de l'écran anti-bruit le long de la RN10 en 2006. Le PPBE du Département de 2014 a identifié des bâtiments comme impactés par le bruit de la RD58 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 DE2002/49/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 aéroports<sup>1</sup>.

Elancourt, 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. Elles ont fait l'objet d'une délibération en Conseil municipal le 13 janvier 2012. Elles sont accessibles au public via le lien Internet suivant : <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**<sup>2</sup> 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.

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

<sup>2</sup> 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 5 du présent document.



Les **actions passées et prévues ont été recensées** et inscrites au présent 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 sera consigné en annexe 8 de ce document.

La **mise à disposition du projet de PPBE auprès du public** a été réalisée pour une durée de 2 mois, du 2 octobre au 2 décembre 2015. Un registre permettant de consigner des observations a été mis à disposition en mairie.

Le **présent PPBE final**, intégrant les remarques du public, est arrêté par le Conseil municipal du 9 décembre 2015. 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.
- Les infrastructures de transport aérien – *sans impact sur la commune au sens réglementaire.*
- Les activités industrielles classées pour la protection de l'environnement soumises à autorisation (ICPE-A).

### 1.2.2 Quel territoire ?

---

Le territoire concerné par le présent PPBE est d'une superficie de 9,8 km<sup>2</sup>, situé dans le département francilien des Yvelines (78). Il comporte une population de près de 26 500 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 ?

---

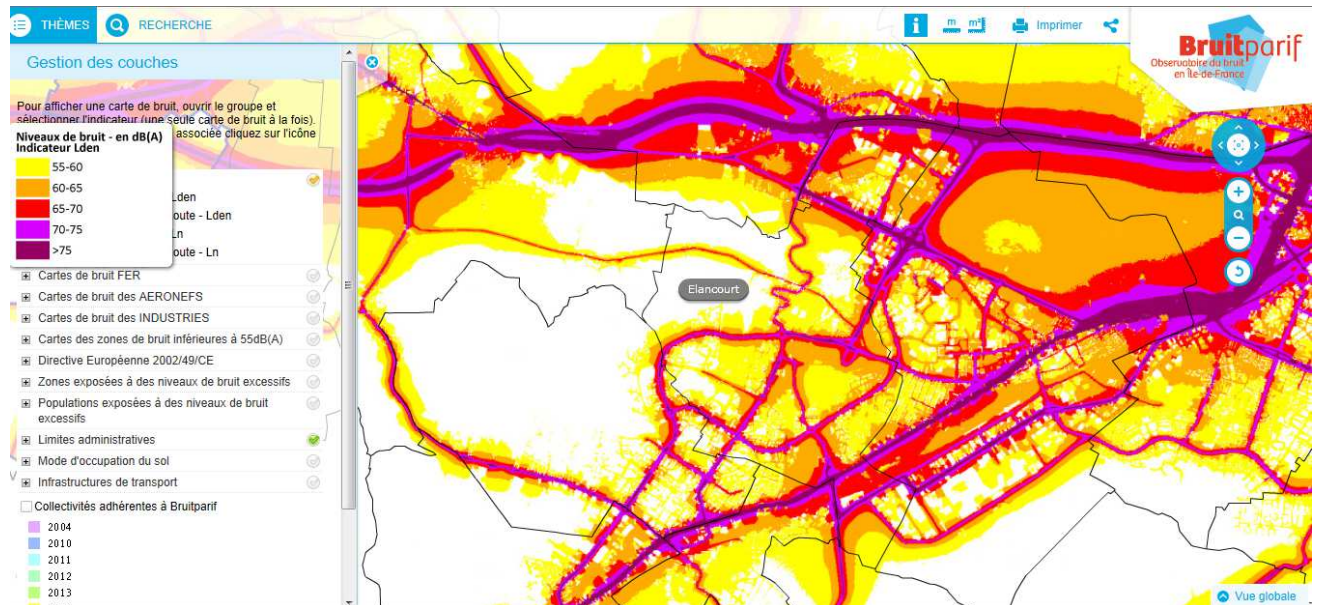
La commune n'est pas seul acteur de ce document. Les partenaires sont essentiels pour mener à bien cette démarche, la prise de conscience étant collective, notamment avec les autres gestionnaires des sources de bruit :

- L'Etat.
- Le Département.
- La CASQY : Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines.
- La SNCF Réseau et la SNCF.

## 2. Diagnostic

Les cartes de bruit stratégiques réalisées par la commune 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 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 bruyantes 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

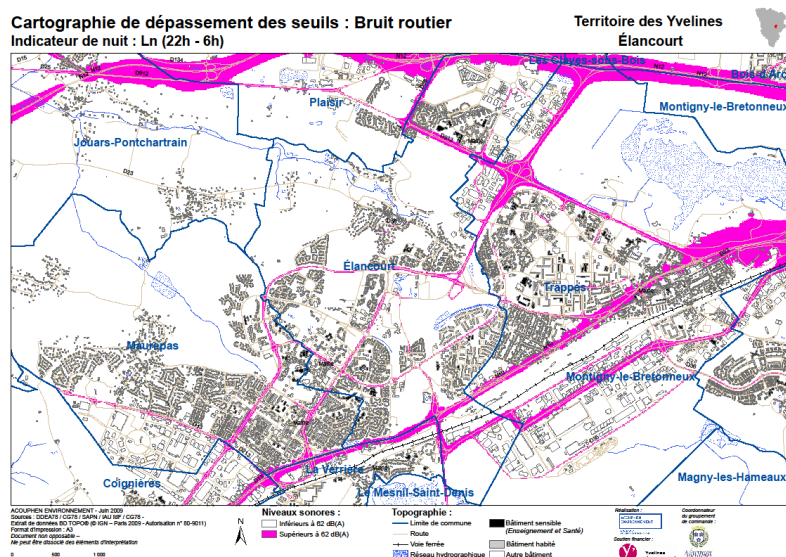
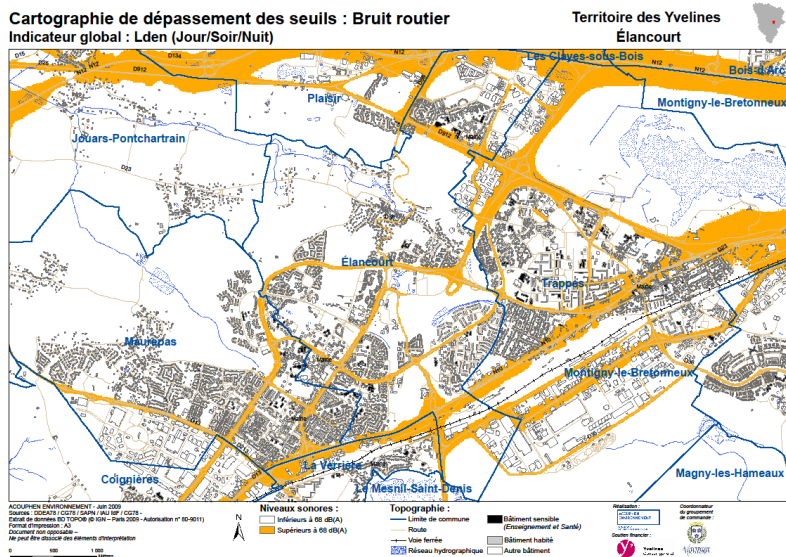
Le premier objectif du PPBE est de diminuer les niveaux sonores dans les zones où les populations et établissements sensibles sont soumis à des niveaux excessifs. Les valeurs limites sont précisées par le Code de l'Environnement (article L.572.6 et arrêté du 4 avril 2006), et rappelées ci-dessous :

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

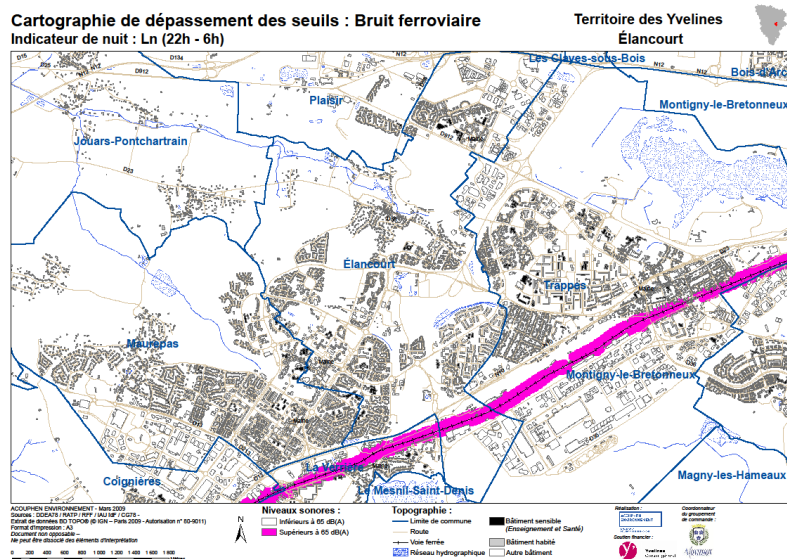
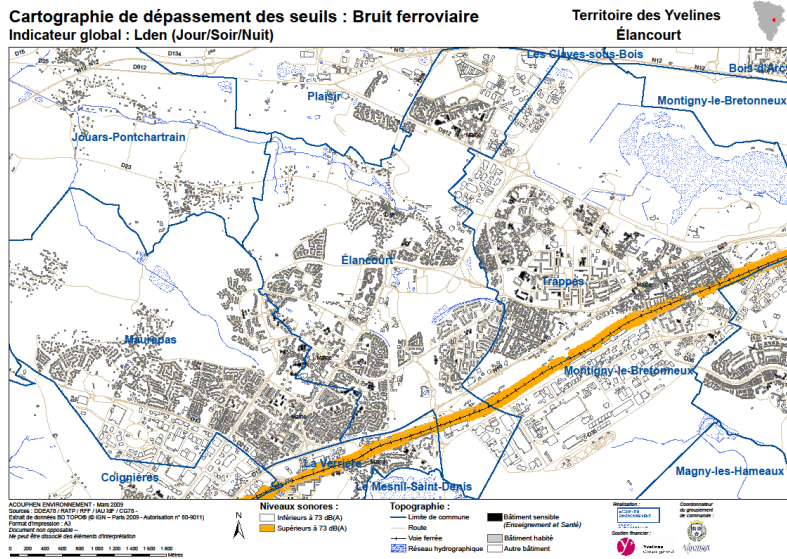
\*Pour mémoire.

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

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



## Planche 2 - Zones de dépassements des seuils pour le bruit ferroviaire – 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 3 - Statistiques d'exposition au bruit au-delà des seuils réglementaires

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
<b>Lden : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>68</b>	<b>73</b>	<b>71</b>	<b>55</b>
Nb d'habitants	1200	0	0	0
Nb d'établissements d'enseignement	3	0	0	0
Nb d'établissements de santé	0	0	0	0

	Bruit routier	Bruit ferroviaire	Bruit industriel	Bruit des aéronefs
<b>Ln : Valeurs limites en dB(A)</b>	<b>62</b>	<b>65</b>	<b>60</b>	<b>-</b>
Nb d'habitants	400	0	0	
Nb d'établissements d'enseignement	1	0	0	
Nb d'établissements de santé	0	0	0	

Ainsi, pour Elancourt et ses 26 500 habitants, des dépassements de valeurs limites sont recensées pour le bruit routier : potentiellement 5% de la population pour l'indicateur  $L_{den}$  et 3 établissements d'enseignement.

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

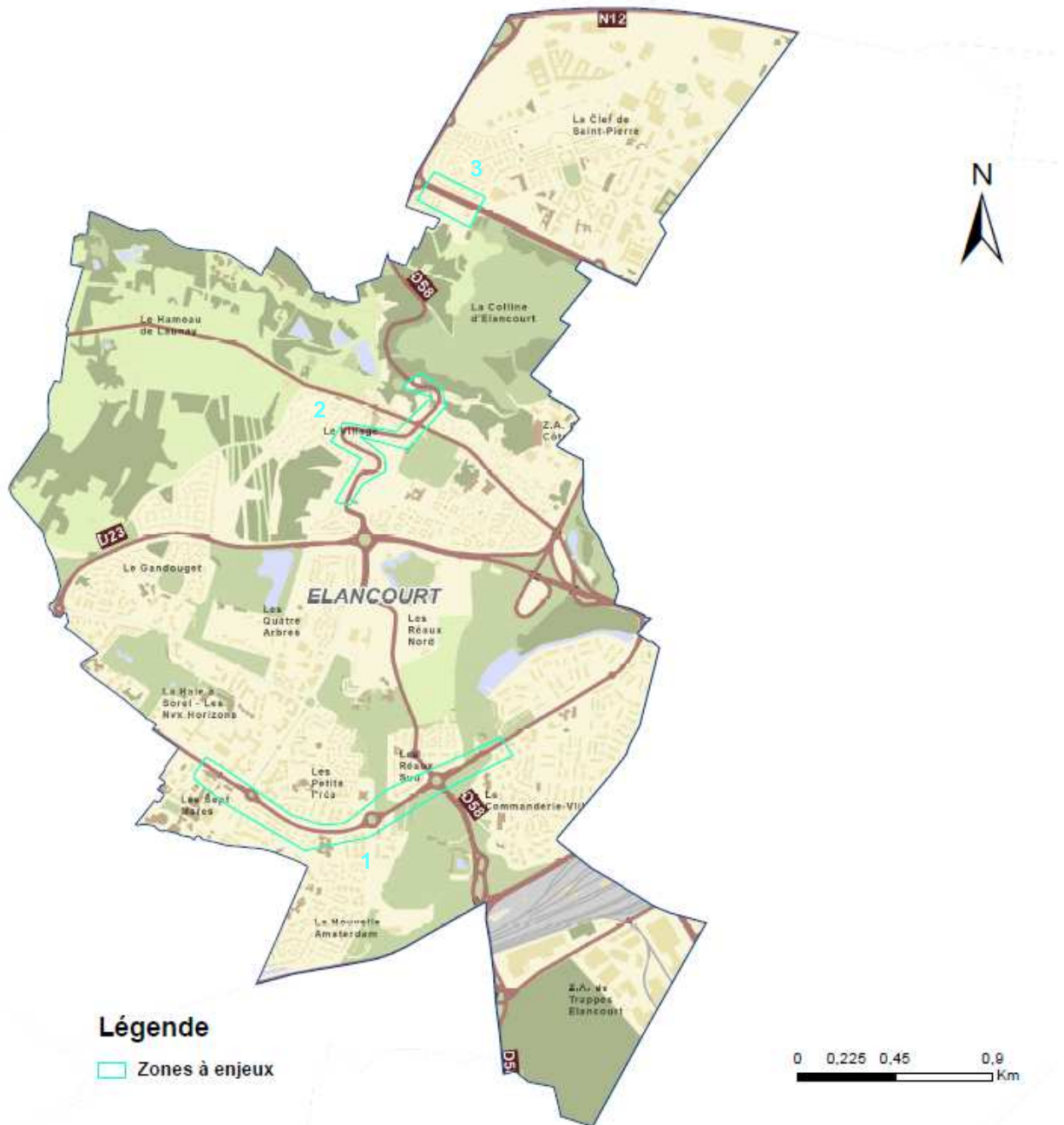
La détermination des zones à enjeux est issue de l'analyse de différents types d'éléments :

- Résultats des cartes de bruit réalisées par la commune (voir planches 1 à 3).
- 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  $L_{night}$  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 4 - Carte de localisation des zones à enjeux



**Légende**  
 Zones à enjeux

Planche 5 - Description des zones à enjeux

Numéro	Source	Gestion	Exposition au bruit	Remarques
1	Av de la Villedieu	CASQY	Plusieurs dizaines de bâtiments habités	Les bâtiments collectifs sont rénovés, mais les pavillons sont anciens
2	RD58	Département	Plusieurs dizaines de bâtiments habités	L'enrobé est récent, mais la vitesse réglementaire maximale non respectée
3	RD912	Département	Une dizaine de bâtiments habités	Les bâtiments collectifs sont anciens, des écrans sont présents sur une partie du tracé La CASQY gère les accotements.

### 2.3.2 Remontées d'information de la population

---

La commune supporte un important trafic de transit, notamment de poids lourds. La commune est traversée pour relier la RN10 à la RN12. Les interdictions de circulation des PL sur certains tronçons de la RD58 ne sont pas respectées. Il entraîne également la congestion du pont de la Villedieu.

La régulation de ce trafic de transit constituerait le meilleur moyen d'apaiser les circulations urbaines et l'environnement sonore d'Elancourt. Cette réflexion est menée à grande échelle, dans le cadre des plans de déplacements intercommunaux et régionaux.

## 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 4, 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 55 dB(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 d'Elancourt sont des espaces verts dans lesquels le niveau sonore semble relativement modéré au regard du bruit des infrastructures, lieux de promenade ou repos pour la population.

### 2.4.3 Localisation des zones de ressourcement

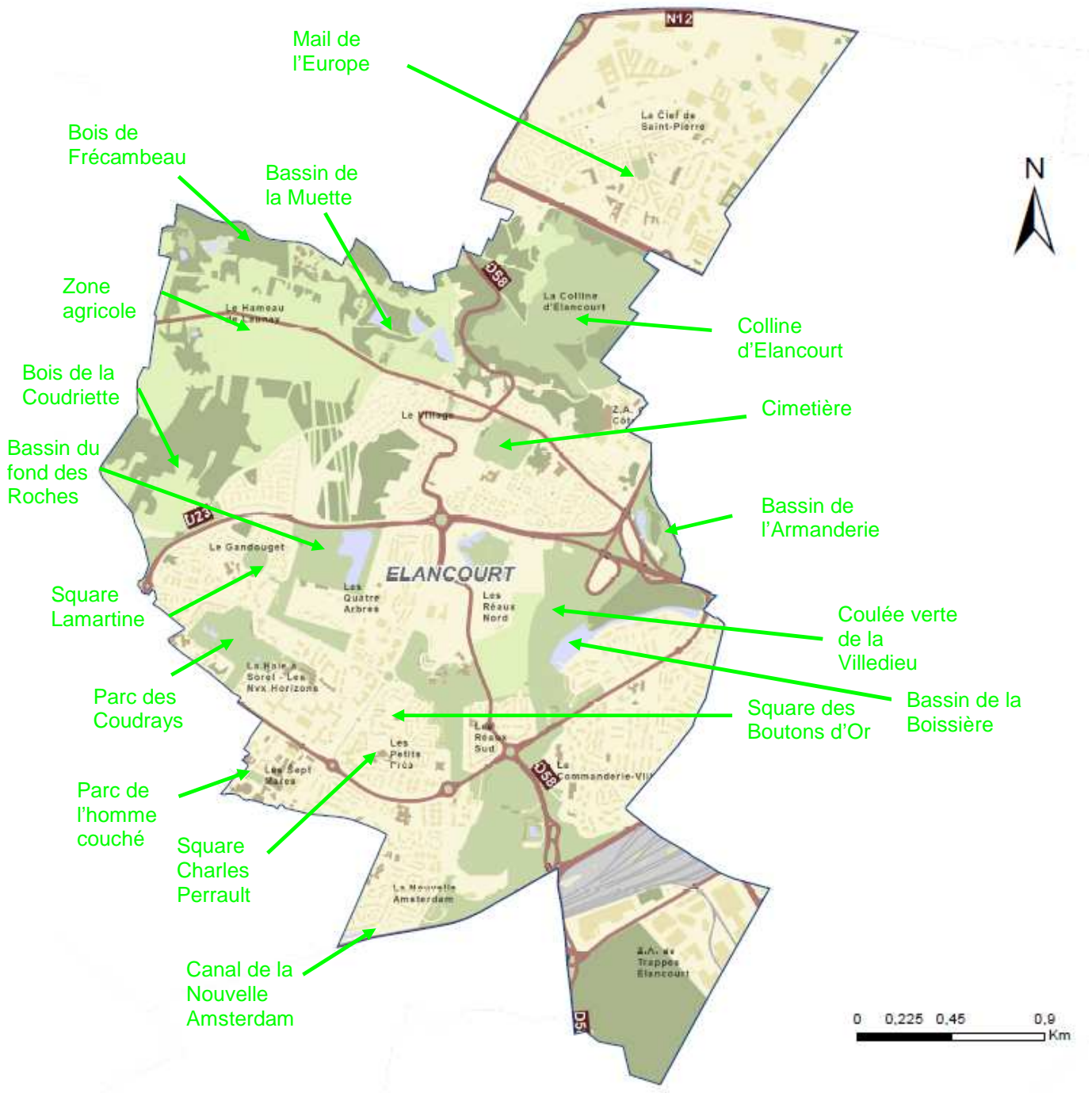
Le tableau ci-dessous décrit les zones identifiées. Elles sont ensuite localisées sur la carte de la planche suivante.

#### Planche 6 - Description des zones de ressourcement

Site	Localisation	Paysage	Usage	Propriétaire/gestionaire
<b><u>Mail de l'Europe</u></b>	Centre-ville	Mail piéton– Voie douce de circulation Pelouse	Promenade - Jeux	CASQY
<b><u>Colline d'Elancourt</u></b>	Sud-est de la commune Territoire de Magny	Arboré - Forêt	Non ouvert au public à ce jour mais volonté d'aménager le site	CASQY
<b><u>Bois Frécambeau</u></b>	Nord-Ouest	Forêt	Promenade Ruines historiques	Privé
<b><u>Zone agricole</u></b>	Ouest	Champs cultivés et sentiers	Promenade, balade à vélo, randonnée	Champs privés et chemins ruraux communaux
<b><u>Bois de la Coudriette</u></b>	Ouest	Forêt	Promenade	Privé
<b><u>Canal Nouvelle Amsterdam</u></b>	Sud	Bassin artificiel Sente arborée	Promenade	Collectivités publiques CASQY/ Commune
<b><u>Village Sud</u></b> : Bassin de l'Armanderie Cimetière vallée Favière Bassin de la Muette	Sud-ouest	Paysage naturel Étangs Jardins	Promenade – Modélisme Promenade Activité de pêche	Collectivités publiques CASQY/ Commune
<b><u>Plateau Ville Nouvelle</u></b> : Coulée Verte Bassin du Fond des Roches Bassin de la Boissière Squares : Charles Perrot – Lamartine – Des bois d'Or Parc de l'Homme Couché Parc des Coudrays	Sud-est	Parcs urbains Bassins paysagers Squares	Jeux Sports en plein air Balade Pique-nique	Collectivités publiques CASQY/ Commune
<b><u>Espaces verts protégés par le PLU</u></b> - Les Elancourtines - Le Gandouget - Les Patios - Le Pré Yvelines - Le Berceau - La Commanderie 1 - La Commanderie 2  Espace Natura 2000	Nord	Pelouse Espaces d'agrément   Forêt	Espaces internes des copropriétés Jeux – Espaces d'aménagement	Privé / Copropriétés   Forêt Domaniale

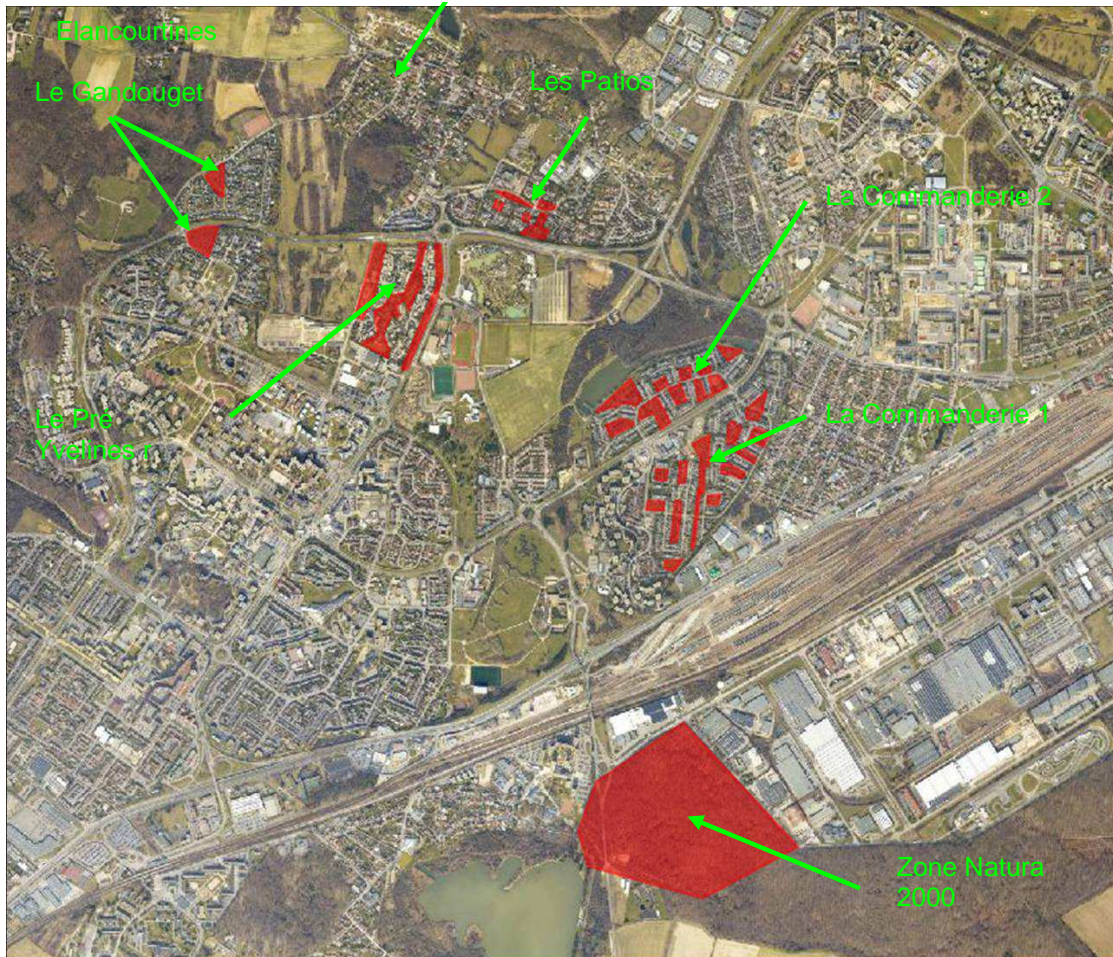
Les cartes ci-dessous localisent les zones.

### Planche 7 - Localisation des zones de ressourcement – hors espaces verts à protéger au titre du PLU



## Planche 8 - Localisation des zones de ressourcement – espaces verts à protéger au titre du PLU

### Le Village





## 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-lenvironnement-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 considérations 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.

Le non-respect des règles de vol sont des infractions qui sont sanctionnées. Les riverains ont d'ailleurs possibilité de déposer une réclamation sur le site [www.entrevoisins.org](http://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).

### 3.1.3 Bruit des industries

---

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.
- 71 dB(A) en  $L_{DEN}$  et 60 dB(A) en  $L_N$  pour le bruit des ICPE A.
- 55 dB(A) en  $L_{DEN}$  pour le bruit des aéronefs — 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<sup>ère</sup> 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 : Elancourt n'est pas concerné, même si la RN10 est identifiée pour d'autres communes de Saint-Quentin-en-Yvelines.

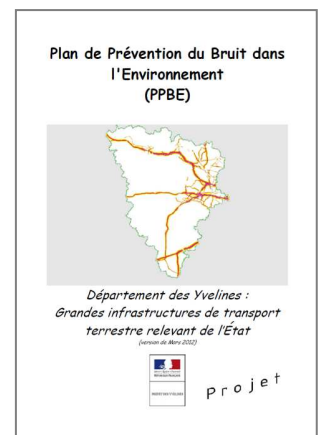
Les actions passées (depuis 1998) identifiées dans le document sont les suivantes :

- 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 (piloté par le Préfet).
- Actions curatives spécifiques menées sur Elancourt :
  - RN10 : Requalification entre Trappes et Les Essarts-le-Roi dans la traversée de St Quentin-en-Yvelines. **Quartier de la Chapelle à Elancourt : mise en place de protections phoniques entre 2006 et début 2007 - écrans et butte de terre L=380m, H=5m pour S=1900m<sup>2</sup>. La mise en œuvre de ces protections phoniques a été réalisée à l'initiative du Député-maire d'Elancourt.**

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<sup>ère</sup> 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 138km.

Tout comme le PPBE de l'Etat, ce document contient des notions utiles d'acoustique.

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 Elancourt : **8 bâtiments sont impactés par la RD58.**

A noter que l'enrobé de la RD58 a été renouvelé en 2010.

Le Conseil départemental a ensuite identifié les principaux secteurs enjeux (importants dépassements des valeurs limites de plus de 5dB(A)), **Elancourt 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.

Une action entreprise pour la RD58 a été signalée sur la commune : la régularisation de l'arrêté d'interdiction aux Poids Lourds de la RD 58 dans sa section entre la RD912 et la RD 23 est en cours de validation. L'itinéraire PL « officiel » pressenti emprunte RD912 et R12.

### 3.3.3 SNCF Réseau (Ex Réseau Ferré de France RFF)

La note fournie est reprise dans son ensemble en annexe 2. Elle est synthétisée ci-dessous :

#### Aspect curatif

La SNCF Réseau est gestionnaire du réseau ferré français et à ce titre concerné par la résorption des nuisances sonores créées par ses infrastructures.

- Actions passées : (à l'échelle régionale).
  - SNCF Réseau a mené ces dix dernières années des études pilotes sur une quarantaine de sites en IDF.
  - SNCF Réseau a travaillé à l'identification des bâtiments impactés par de forts niveaux répondant aux critères de Points Noirs de Bruit, ouvrant droit à une recherche de solution. Il en a été conclu que 20 000 PNB sont identifiés en IDF soit 1/3 du volume national.
  - SNCF Réseau a réalisé une expérimentation sur les semelles de freins des rames du RER C entre juin 2004 et juin 2006. Elle a démontré l'amélioration de la situation avec l'usage de semelles en matériaux composites en remplacement de celles en fonte notamment. L'ensemble des rames du RER C a ainsi été équipée par des semelles composites.
- Actions prévues pour les 5 ans à venir :
  - Travaux d'entretien (pour des raisons autres que l'acoustique) : en 2014, travaux de renouvellement de ballast et traverses sur une portion des voies V1 et V2bis de la ligne 420 000 et en 2016 et 2017, travaux de régénération d'appareils de voies en gare de Trappes.
  - Vérification du respect du critère d'antériorité pour les bâtiments identifiés le long du réseau comme potentiels Points Noirs de Bruit : aucun sur Elancourt.

#### Aspect préventif :

- Actions passées : SNCF Réseau a participé à la mise à jour du classement sonore de ses axes afin de garantir une meilleure prévention et information des bâtiments se construisant le long des voies.
- Actions prévues : SNCF Réseau continuera à participer à des programmes de recherche pour la diminution du bruit ferroviaire.

### 3.3.4 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 concernée par l'entretien de nombreux axes.

La carte représentant les principales opérations de 2014 est présentée en annexe 3.

Pour la ville d'Elancourt, 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	Av de la Villedieu	CASQY	/	Projet d'un TCSP Trappes – La Verrière incluant la portion de la zone à enjeux entre le rond-point des Templiers et le carrefour de la Boissière : réfection des voies et report modal attendu sur les transports en commun.
2	RD58	Département	/	La CASQY intervient uniquement pour les accotements.
3	RD912	Département	/	La CASQY intervient uniquement pour les accotements. Projet travaux requalification et création d'un giratoire + Travaux TCSP

### 3.3.5 Ville d'Elancourt

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.
- La 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 thématiques.

Le détail des actions passé est présenté en annexe 1.

Le tableau ci-dessous présente les actions qui seront menées par la commune pour les 3 zones identifiées à l'aide des cartes de bruit. *Une présentation des principes d'actions de réduction du bruit routier est consultable en annexe 6.*

Thème 1	Diminution du bruit dans les zones à enjeux				
	Numéro de zone	Source	Gestionnaire	Action de la commune	Raison
Actions	1	Av de la Villedieu	CASQY	Veille à la qualité acoustique du bâtiment de l'hôtel de ville lors de la création de logements étudiants dans les étages Suivi du projet de TCSP sur la prise en compte de la sensibilité acoustique du projet en vue d'améliorer la situation actuelle pour les pavillons anciens	Certains étages supérieurs de la mairie ont changé de destination et sont devenus des logements étudiants récemment. La résidence Villedieu fait l'objet de travaux d'isolation en 2014. Les logements collectifs sociaux proches du rond-point ont fait l'objet de renouvellement de fenêtres en 2012. Les pavillons sont en revanches anciens et restent sensibles.
	2	RD58	Département	Suivi de la demande auprès des services de l'Etat de mise en place d'un radar de vitesse réalisée en 2014 (ou radar de tronçon) Mise en place de radars pédagogiques et contrôles par la police municipale	Renouvellement de l'enrobé en 2010 – durée de vie estimée à maximum 12 ans dans les conditions d'usages de l'axe (passages de bus notamment) Pose de glissières de sécurité Constat d'un réel problème de respect de la vitesse réglementaire (50km/h)
	3	RD912	Département	Suivi de la demande auprès des services de l'Etat de mise en place d'un radar de vitesse réalisée sur accord de la CASQY  Objectivation de la situation avec la pose prochaine d'une paire de radars pédagogiques (avec enregistrement des données) Mise en place de radars pédagogiques et contrôles par la police municipale	Constat d'un réel problème de respect de la vitesse réglementaire (70km/h) et de la signalisation tricolore Présence d'un mur le long des bâtis individuels au Sud de l'axe Présence d'un écran en pierre surmonté de végétal réalisé dans les années 90. Bâtis collectifs anciens

Thème 2	Diminution du bruit sur l'ensemble de la commune
Actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Création d'un mur anti-bruit le long de la RN10, sur demande des riverains et impulsion de M. Le Député-maire en 2006.</li> <li>• Sollicitation des services de l'Etat au sujet de l'affaissement ressenti du merlon le long de la N10 et des nuisances sonore associées.</li> <li>• Diminution de la vitesse automobile à 30km/h (avec ou sans aménagements de voirie) et l'usage de radars pédagogiques et contrôles de vitesses par la police municipale.</li> <li>• Actions sur la chaussée :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Renouvellement des enrobés des voies communales avec des enrobés performants, dès que possible et nécessaire.</li> <li>• Amélioration des jointures au sol entre la chaussée et les plaques permettant l'accès aux réseaux souterrains.</li> <li>• Non création de zones pavées tout en assurant l'entretien des pavés « historiques ».</li> <li>• Non création de bandes rugueuses et coussins berlinois – au profit d'autres dispositifs moins bruyants.</li> </ul> </li> <li>• Limitation de circulation automobile :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promotion des modes doux au niveau intercommunal et départemental.</li> <li>• Interdiction de circulation des Poids Lourds de transit dans les zones d'habitations et demandes auprès du Conseil Départemental pour les RD58 et RD23.</li> <li>• 2 projets de TCSP entre la Clef Saint Pierre et les gares de Trappes et/ou Saint Quentin en Yvelines et pour permettre de desservir les IV Arbres et France Miniature</li> <li>• Collecte des déchets raisonnée avec jours et horaires compatibles avec les attentes des riverains, et limitation des horaires pour les apports volontaires à la déchetterie.</li> </ul> </li> <li>• Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics, notamment pour le matériel d'entretien des espaces verts.</li> </ul>

Thème 3	Préservation et mise en valeur des zones de ressourcement
Actions	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre.</li> <li>• Accroître l'attractivité des zones, notamment             <ul style="list-style-type: none"> <li>• En informant les habitants de la présence de ces espaces particuliers via des actions de communication à définir</li> <li>• En pérennisant, voir renforçant le caractère plaisant (plantations, espaces de convivialité, etc.) : exemple du canal de la nouvelle Amsterdam.</li> <li>• En intégrant ou déplaçant du mobilier tout en faisant attention aux nuisances éventuelles (proximité habitat).</li> </ul> </li> <li>• En améliorant l'accessibilité à ces zones :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Via les modes doux en prévoyant des stationnements vélos aux abords de ces zones et l'accessibilité interne : exemple de la réhabilitation du Parc de l'homme couché.</li> <li>• En intégrant dans les projets de ZAC des parcours pédestres pour accéder aux zones de ressourcement (notamment le nouveau quartier des Réaux en direction du Bois et Bassin de Boissière).</li> </ul> </li> <li>• En ouvrant de nouvelles zones à la promenade : exemple de la colline d'Elancourt, dont l'ouverture au public est en cours de réflexion.</li> <li>• Intervention auprès des acteurs externes et internes de l'entretien des espaces verts pour une utilisation raisonnée du matériel bruyant.</li> <li>• Se donner les moyens d'aboutir au prochain plan à une définition de zone calme au sens réglementaire :             <ul style="list-style-type: none"> <li>• En obtenant l'accord des propriétaires/gestionnaires pour les zones non communales.</li> <li>• En établissant un critère acoustique objectif lié à des mesures acoustiques.</li> </ul> </li> </ul>

Thème 4	Anticipation de l'évolution du territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"><li>• Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction, notamment via le certificat d'urbanisme.</li><li>• Préservation des espaces identifiés comme à protéger avec inscription de mesures de protection au PLU.</li><li>• 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).</li><li>• Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si possible et opportun.</li><li>• Communication aux services de l'Etat des données de trafic sur les voies communales circulées par plus de 5000 véhicules/jour afin de fiabiliser l'information du classement des voies et protéger ainsi les futures constructions.</li><li>• Déplacement des jardins collectifs vers une zone plus apaisée au regard du trafic routier.</li></ul> <p><i>Des recommandations générales pour les projets d'aménagements sont consultables en annexe 7.</i></p>

Thème 5	Amélioration de la connaissance du bruit sur le territoire
Actions	<ul style="list-style-type: none"><li>• Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire.</li><li>• 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.).</li><li>• Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires.</li><li>• Formation de l'un des agents de la commune aux mesures de bruit.</li><li>• Acquisition d'un sonomètre ou réétalonnage de celui présent dans les services.</li><li>• Réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores.</li><li>• Information de la population sur le site <a href="http://entrevoisins.org">entrevoisins.org</a> contenant de nombreuses informations sur les survols d'aéronefs de l'Ile-de-France.</li><li>• Sensibilisation au sein des CQSPD aux questions d'environnement sonore.</li></ul>

### 3.3.6 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'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites.
- Le nombre d'habitants et d'établissements sensibles 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'Ile 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.

**Parmi les défis et les actions du PDUIF, les éléments suivants concernent directement le territoire de Saint Quentin en Yvelines :**

- Action 2.1 : Un réseau ferroviaire renforcé et plus performant : ligne La Verrière – la Défense
- Action 2.3 : Créer des lignes de T Zen : Etudier le secteur de Saint Quentin En Yvelines afin de définir l'itinéraire précis de lignes de T Zen qui pourraient y être accueillies.
- Action 2.4 : Créer des sites propres pour les lignes Express et Mobilien : TCSP Massy – Saclay – Saint-Quentin-en-Yvelines : prolongement d'Ecole Polytechnique à Christ de Saclay.
- La coupure urbaine que constitue la RN10 à Saint Quentin est notifiée au document (p129).
- Les lignes de bus suivantes sont indiquées comme répondant aux critères de sélection pour les lignes Express en 2010 :
  - Cergy Préfecture-St Quentin RER.
  - Mantes la jolie - St Quentin RER (p244-245).
  - Massy - Saint-Quentin-en-Yvelines RER.
  - Saint-Quentin-en-Yvelines RER - Garancières - Tacoignières - Houdan-La Prévôté.
  - Saint-Quentin-en-Yvelines RER - Poissy-Gare.
  - Vélizy 2 - Saint-Quentin-en-Yvelines RER.
  - Les Mureaux - Plaisir-Grignon - Montigny-le-Bretonneux.
  - Élancourt-Jean Moulin - Porte d'Orléans (475).
- Les lignes de bus suivantes sont indiquées comme répondant aux critères de sélection pour les lignes Mobilien en 2010 :
  - Trappes-Gare – Montigny-Saint-Éxupéry (414).
  - Trappes-Gare – Plaisir-Les Gâtines/La Verrière-Gare (417 A et B).
- Action 5.4 : Optimiser l'exploitation routière pour limiter la congestion : réaliser des opérations de maillages et compléments des réseaux structurants :
  - Réalisation de la liaison Saint-Quentin-en-Yvelines – Saclay – Palaiseau avec, notamment, l'aménagement de la RD36 de Châteaufort au Christ de Saclay-Palaiseau.
  - Couverture de la RN10 à Trappes.
- La gare de Saint Quentin en Yvelines est classifiée dans le document comme grand pôle de correspondance en 2010 , c'est à dire une gare dont le trafic est supérieur à 15 000 voyageurs par jour offrant des correspondances entre lignes de RER, trains ou métros, et avec une ligne de tramway ou une gare routière importante (plus de 5 postes à quais).
- Les gares de La Verrière et Trappes sont classées comme pôles de desserte des secteurs denses : c'est à dire une gare pour laquelle les modes d'accès sont majoritairement à pied, en bus ou à vélo (au moins 75%), et dont le trafic est supérieur à 2 500 voyageurs par jour.
- Action 7.1 : Préserver et développer des sites à vocations stratégiques : Préserver les possibilités de développement de sites multimodaux existants, d'enjeux nationaux et métropolitains en grande couronne : gare de Trappes.

#### 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'Ile-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 Programme 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 (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Etat - DIRIF	Réalisation d'un écran anti-bruit le long de la RN10		Long de la RN10	Nuisances sonores excessives	2006-2007	Co-financement Etat-Région	
Elancourt Service voirie	Zones 15	Diminution de vitesse	Résidence Pré-Yvelines	Sécurité des piétons / accidents matériels	Arrêté municipal 19/01/2001	Panneaux ?	Sécurité + réduction sonore
Elancourt Service voirie	Zones 30	Diminution de vitesse aux abords des établissements d'enseignement	- Rue du Berceau - Rue des Jonquilles - Rue de Bruxelles - Rue de Dublin	Sécurité des élèves		Panneaux ?	Sécurité améliorée
Elancourt Service voirie	Zones 30	Diminution de vitesse dans les résidences	- <b>Sortie Parking Petits Près HLM</b> au droit de la rue Képler - Résidence « Les Elancourtines » - Résidence 3Le Domaine des Hauts de la Muettes » - Quartier de la Grenouillère	Sécurité et nuisances sonores (véhicules à moteur)	1996 07/06/2002 2002 2007	Panneaux ?	
Elancourt Service voirie	Zones 30	Diminution de vitesse dans les résidences – aux abords des lieux de promenade	- Village Avenue Paul Cézanne - Bassins de la Mulette (chemin de la Mulette – Place de la Mulette – route de l'Abbé Méquignon et voies adjacentes - Rue Einstein - Rues Lisbonne Madrid - Abords Coulée Verte - Chemin de la Coudriette	Sécurité des piétons / accidents matériels	<b>Arrêtés Municipaux</b> 03/01/1995 08/11/1999 20/12/2002 17/05/2004 08/11/2004 13/06/2008 17/05/2011	Panneaux ?	Sécurité pour les riverains, les piétons + Réduction des nuisances sonores







Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Elancourt Service voirie	Mise en place d'un stop	Double sécurité aux abords d'un groupe scolaire et d'un centre commercial	Rue des Jonquilles	Sécurités des élèves et des riverains	2010	11854,03 € (stop+coussins berlinois)	
Elancourt Service voirie	Mise en place d'aménagements de type plateau et chicane	Réalisation de plateaux pour diminuer les vitesses Remplacement des coussins berlinois (en caoutchouc, régulièrement déplacés par les passages de PL) par des coussins bruxellois (en béton, scellés au sol)	Rue des Rhododendrons	Sécurité des piétons / accidents matériels fréquents sur certaines portions en pente Demande des riverains	2010	8957,68 €	
			Rue des Jonquilles+stop		2010	11854,03 €	
			Rue Dublin		2010	34431,96€	
			Rue de la Grenouillère		2010	9112,68 €	
			Rue de Madrid		2010	1251,61 €	
			Chemin de la Coudriette		2010		
			Rue Képler		2010	10699,42 €	
			Bd Jean Moulin		2011		
Elancourt Service voirie	Non création de zones pavées	La ville compte peu de zones pavées, autour de l'église où la vitesse et la circulation est faible –ces pavés sont historiques et ne sont pas remis en cause. La politique du service voirie est de pas créer de nouvelles zones pavées.	- Rue/Place de l'Eglise	Vigilance du service voirie sur les nouvelles nuisances potentielles créées par la pose de pavés.	En continu		
Elancourt Service voirie	Aménagement de sécurité	Mise en place de barrières escamotables pour empêcher le passage des Quads	Rue Léonard de Vinci	Sécurité Bruit	2013	36755,88 €	Sécurité Réduction nuisances sonores
Elancourt Service voirie	Mise en impasse de voies	Mise en œuvre d'une barrière sélective LD/49 pour le service de collecte des déchets	Rue Képler Rue Léonard de Vinci	Vitesse excessive	2013 2013	6759,47 € 6948,76 €	Sécurité Réduction nuisances sonores





Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Elancourt Service voirie	Interdiction de circulation pour les plus de 3,5T sur certains tronçons	Interdiction à la circulation des PL sur certains axes : tronçons de la RD23 et RD58, pour diminuer les nuisances liées à du trafic de transit dans des zones habitées.	- Route des Gâtines - Route de Montfort - Rue Einstein				
Elancourt Service voirie	Interventions sur les jointures de plaques de réseau	Intervention d'étanchéification des plaques (tampons) disposés sur les chaussées pour l'entretien des réseaux en cas de problème	Toute la commune	Sur information d'un riverain ou constat d'un agent municipal	En continu		
Elancourt Service voirie	Contrôles de vitesses par radars pédagogiques	La ville dispose de 4 radars pédagogiques utilisés par paire (1 radar par sens de circulation) et régulièrement déplacés en 12 points de contrôles identifiés par la commune	Toute la commune	Ralentir la vitesse des automobilistes			
Elancourt Service voirie	Sollicitation auprès des services de l'Etat pour la pose d'un radar fixe	Demande de pose d'un radar fixe, voire d'un radar de tronçon sur la RD58, dans le tronçon en descente		De nombreux accidents seraient liés à une vitesse excessive -> radar pédagogiques ne suffisent plus, il faut des sanctions			
Elancourt Service voirie	Merlon N10	Sollicitation des services de l'Etat pour étudier le cas de l'affaissement du merlon construit par le DIRIF il y a plus de 30 ans le long de la RN10					



Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Elancourt CTM	Critères acoustiques pour les équipements municipaux	Intégration d'un critère acoustique lors de l'achat de matériel de type souffleuses à feuilles, groupes électrogènes					
Elancourt CTM	Matériel de nettoyage urbain moins bruyant	Acquisition de 2 aspirateurs urbains électriques moins bruyants que les précédents	Quartiers de Clef de Saint Pierre – et des 7 Mares + Centres commerciaux	Plaintes à cause du bruit	2011 2013	42 000 €	Réduction nuisances sonores + gain écologique et économique
Elancourt Environnement	Organisation raisonnée de la collecte des déchets	Suppression de la collecte des déchets le samedi Horaires de collecte modifiés – un peu plus tardifs Rotation de la tournée de manière à ne pas intervenir chez les mêmes riverains aux horaires les plus dérangeants	Toute la commune			0	
Elancourt	Acquisition d'un matériel de mesure acoustique	Achat et utilisation d'un sonomètre pour des mesures ponctuelles (cantines, équipements publics...)	Etablissements publics				
Elancourt Urbanisme	Information des demandeurs aux permis de construire des obligations liées au classement des voies	Indication du classement de l'axe situé à proximité du projet et des contraintes d'isolation liées					



Pilote	Action	Description de l'action	Localisation	Motif (raison)	Date de réalisation	Coût	Gain
Elancourt	Informations auprès d'ADP lors de survols trop bas d'aéronefs	Communication de la mairie vers ADP lorsque des situations semblant anormales ont été observées	Le Village	Plaintes			
Elancourt	Réglementation applicable au public fréquentant le Bassin de la Muette au Village	Arrêté municipal – affichage	Route de la Muette - Le Village	Plaintes	07/10/1998 AM 98165	0	Tranquillité des riverains
Elancourt	Assurer la bonne gestion et la tranquillité des ouvrages publics	Arrêté municipal réglementant les usages des espaces publics Affichage	Bassin de Pissaloup Quartier de la Clef de Saint Pierre	Bonne gestion des espaces publics	08/11/2004 AM 2004178	0	Tranquillité des promeneurs et riverains



## Annexe 2. Actions passées et prévues pour le réseau ferroviaire

---

## 1. Contexte général

- **Directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement / Application au réseau ferré**

La directive a été transposée en 2006 dans le droit français par les articles L572-1 à L572-11 (partie législative) et R572-1 à R572-11 (partie réglementaire) du code de l'environnement.

Elle enjoint les Etats membres à établir une Cartographie de Bruit Stratégique (CBS) puis à élaborer un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), en deux phases :

- pour les lignes de plus de 60.000 trains/an et les lignes à l'intérieur des 24 agglomérations de plus de 250.000 habitants, la première phase de cartographie devait être terminée en juin 2007 et conduire à un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement en juillet 2008, sous le pilotage de l'Etat pour les lignes à fort trafic et des autorités locales compétentes pour les agglomérations concernées.
- pour les lignes de plus 30.000 trains/an et les lignes à l'intérieur des 50 agglomérations de plus de 100.000 habitants, la cartographie doit être terminée en juin 2012 en vue d'établir un PPBE en juillet 2013.

Pour l'agglomération francilienne, compte tenu de la complexité des acteurs, la cartographie a été réalisée par les départements et la ville de Paris, avec l'aide notamment de l'association Bruitparif créée à l'origine à cet effet. Pour les grandes infrastructures, notamment ferroviaires, c'est l'Etat qui a en charge la réalisation de cette cartographie. Les cartes ont été publiées sur le site des préfectures et font l'objet d'arrêtés.

De la même façon, les communes de l'agglomération parisienne ou les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (ECPI) compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores doivent également établir et arrêter des CBS.

Le Préfet et les communes ou ECPI concernées ont également en charge l'élaboration du PPBE, plan d'orientations et d'actions de lutte contre les nuisances sonores, pour les infrastructures ferroviaires. RFF ne réalise pas de PPBE mais fournit les informations nécessaires à l'Etat et aux communes ou ECPI concernés.

- **Observatoires du bruit et hiérarchisation des PNB ferroviaires potentiels**

Les observatoires du bruit constituent des outils à disposition de chaque gestionnaire d'infrastructure pour avoir une vision territoriale des effets du bruit sur leur réseau de transport. RFF, propriétaire du réseau ferré national, est directement concerné par la mise en œuvre de cette action. Elle permet d'intensifier la lutte contre le bruit des transports terrestres engagée depuis la loi du 31 décembre 1992 et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit (PNB).

La direction régionale Ile-de-France de RFF a réalisé au cours des dix dernières années des études acoustiques pour la résorption des PNB sur environ quarante sites pilotes franciliens. Parallèlement, elle a procédé récemment à une mise à jour du classement sonore du réseau francilien et a finalisé l'inventaire des PNBf potentiels.

Sur la base des recensements des PNB ferroviaires, réalisés par les différentes directions régionales de RFF, le nombre de PNBf à résorber est estimé à environ 60 000 bâtiments sur l'ensemble du réseau ferré national, dont un tiers est classé en super PNBf et dont la plupart se situent le long des lignes de trafic fret.



Avec les seules mesures passives (écrans, protections de façade), le coût estimé pour traiter l'ensemble des PNBf est de 2 Mrds €, soit 650 M€ pour les seuls super-PNBf (coût moyen de 30 K€ estimé par bâtiment).

Sur ces 60 000 bâtiments PNB ferroviaires, environ 20 000 sont situés en Ile-de-France.

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de RFF se décline à l'échelon national. Le programme de traitement des PNBf est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter. Ce critère a été élaboré en croisant la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire et la(les) période(s) concernée(s).

Cette hiérarchisation conduit à traiter en priorité les PNBf exposés aux plus forts dépassements de seuils, surtout si ces dépassements sont nocturnes (le long de voies circulées par des trains fret).

Les programmes de protections, définis à l'issue d'études techniques, nécessitent des cofinancements qui limitent de fait les possibilités d'intervention et nécessitent des discussions avec les différents financeurs potentiels (Etat, région, département, communes,...). Ces modalités peuvent parfois remettre en cause les principes de hiérarchisation issus de contingences purement techniques présentés précédemment.

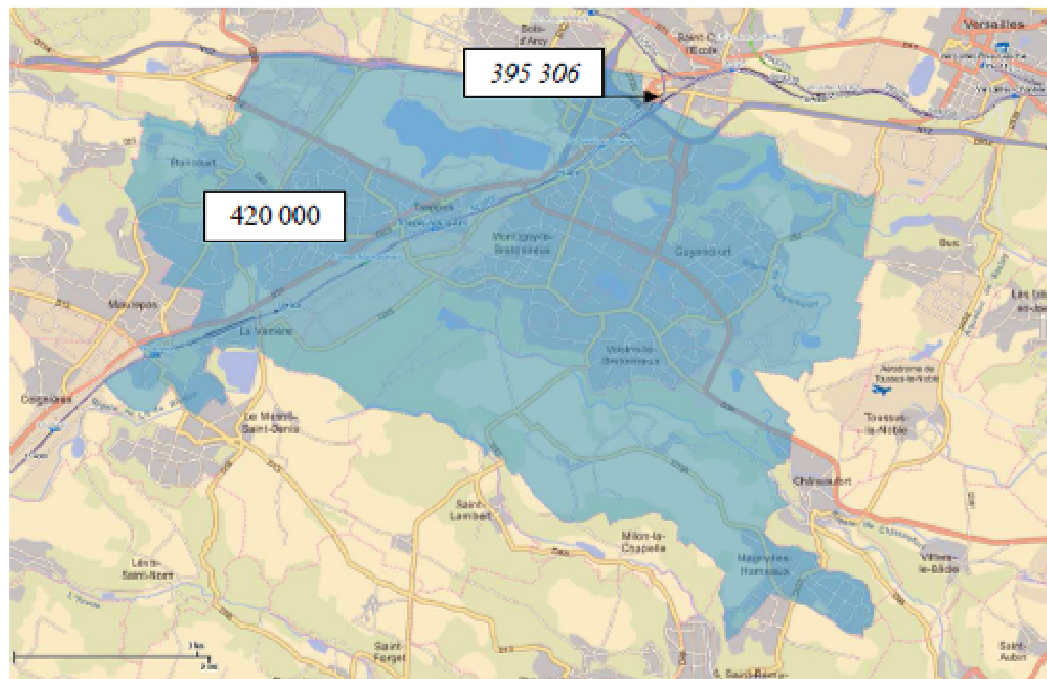


## 2. Actions menées pour traiter le bruit des infrastructures ferroviaires

- Actions spécifiques sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
  - Infrastructures concernées sur le territoire de la CASQY

Le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines regroupe les communes d'Élancourt, Guyancourt, Magny-les-Hameaux, Montigny-le-Bretonneux, La Verrière, Trappes et Voisins-le-Bretonneux. Il est parcouru par deux lignes :

- Ligne 420 000 (Ligne de Paris-Montparnasse à Brest, RER C, lignes N et U) : Guyancourt, Montigny-le-Bretonneux, Trappes, Elancourt et La Verrière, classée en catégorie 2
- Ligne 395 306 (Raccordement de Saint-Cyr) : Guyancourt et Montigny-le-Bretonneux, non classée (trafic moyen journalier annuel en 2012 inférieur à 10 trains).



- Mise à jour du classement des voies

Une mise à jour du classement des voies va bientôt être réalisée sur l'ensemble des tronçons circulés par plus de 50 trains quotidiens et proposée au Préfet afin de prendre en compte l'évolution des matériels roulants et d'intégrer les modifications issues de l'arrêté du 23 juillet 2013.

- Actions, travaux et études réalisés au cours des dix dernières années et travaux, études en cours ou programmés dans les 5 années à venir

Il n'est pas possible de retracer la liste exhaustive des travaux réalisés au cours des 10 dernières années sur l'ensemble des voies situées sur le territoire de la CASQY.

Une expérimentation pilote a été réalisée sur les rames du RER C : entre juin 2004 et juin 2006, les semelles de freins en fonte ont été remplacées par des semelles en matériaux composites. Des mesures de bruit ont mis en évidence une baisse de -8 à -10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ce matériel roulant circulant avec d'autres matériels, la baisse globale du niveau sonore est de -3 à -6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de la ligne.

L'ensemble des rames des RER C et D ainsi que les rames des lignes P, H, L et R sont désormais équipées de semelles composites.

- Travaux en cours ou programmés dans les 5 années à venir

Des travaux d'entretien devraient également être réalisés, sous réserve de modification de la programmation actuelle. Ils ne sont pas réalisés dans un objectif purement acoustique, mais ils peuvent faire diminuer le niveau sonore émis par les circulations au droit des secteurs concernés :

- En 2014, travaux de renouvellement de ballast et traverses sur une portion des voies V1 et V2bis de la ligne 420 000
- En 2016 et 2017 : travaux de régénération d'appareils de voies en gare de Trappes

- Résultats de l'observatoire sur le territoire de la CASQY

Les niveaux sonores le long de la ligne 420 000 ont été estimés en façade par une méthode simplifiée et majorante utilisée pour l'ensemble des observatoires du bruit ferroviaire. Il ressort de l'observatoire que certains bâtiments en premier rang de la voie ferrée, sont potentiellement en situation de PNBf : 1 sur la commune de Guyancourt, 15 sur la commune de La Verrière et 41 sur la commune de Trappes. Aucun PNBf n'a été identifié sur les autres communes de la CASQY.

Attention, dans le cadre des observatoires du bruit, seule une première identification des PNBf potentiels a été réalisée avec une méthodologie simplifiée. La vérification du respect du critère d'antériorité (autorisation de construire antérieure au 06 octobre 1978) n'a pas été réalisée sur l'ensemble du bâti et il est possible qu'une partie de ces bâtiments ne respectent pas ce critère. Ce n'est qu'à l'issue d'une étude acoustique plus fine que le statut de PNB de ces bâtiments pourrait être confirmé.

Comme indiqué précédemment, le programme d'action de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de RFF se décline à l'échelon national et compte environ 60 000 PNB dont un tiers considérés comme des « super » PNB qui doivent être traités en priorité. Une hiérarchisation des sites à traiter doit être validée par le Préfet et les différents financeurs.

Un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter a été construit en croisant la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire et la(les) période(s) concernée(s). Sur la base de ce critère, les communes concernées sont au-delà du 25ème site, par ordre de priorité, en Ile-de-France.

Réseau Ferré de France ne peut donc s'engager à ce stade dans la résorption de ces éventuels PNBf durant la période de validité du PPBE (2014 – 2019).

### ➤ Actions générales sur le système ferroviaire

Les phénomènes de production du bruit ferroviaire font l'objet de nombreuses études depuis plusieurs décennies afin de mieux comprendre les mécanismes de production et de propagation du bruit ferroviaire, de mieux le modéliser et le prévoir, et de mieux le réduire.

Le bruit ferroviaire se compose de plusieurs types de bruit : le bruit de traction généré par les moteurs et les auxiliaires, le bruit de roulement généré par le contact roue/rail et le bruit aérodynamique. Localement peuvent s'ajouter des bruits de points singuliers comme les ouvrages d'art métalliques, les appareils de voie (aiguillages) ou encore les courbes à faible rayon.

Le poids relatif de chacune de ces sources varie essentiellement en fonction de la vitesse de circulation ; A faible vitesse (<60 km/h) les bruits de traction sont dominants, entre 60 km/h et 300 km/h le bruit de roulement constitue la source principale et au-delà de 300 km/h les bruits aérodynamiques deviennent prépondérants.

L'émission sonore d'une voie ferrée résulte d'une combinaison entre le matériel roulant géré par les opérateurs ferroviaires et l'infrastructure gérée par RFF. Sa réduction peut nécessiter des actions sur le matériel roulant, sur l'infrastructure, sur l'exploitation, voire une combinaison de ces actions.

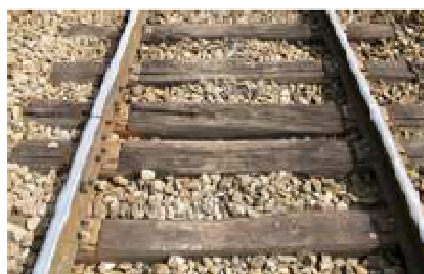
Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ». Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement » produit par RFF/SNCF/METTATM du 30/01/06).

RFF est directement concerné par les protections touchant à l'infrastructure, aux bâtiments, mais pas au matériel roulant réservé aux opérateurs ferroviaires.

- Actions sur l'infrastructure ferroviaire

Les grandes opérations de renouvellement, d'électrification, de rénovation du réseau ferroviaire sont porteuses d'actions favorables à la réduction du bruit ferroviaire.

Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois.



Rails courts sur traverses bois



Longs Rails soudés sur traverses béton

En plus du renouvellement de voie qui les accompagne couramment, les opérations d'électrification des lignes permettent la circulation de matériels roulants électriques moins bruyants que les matériels à traction thermique.

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 10 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

Les ouvrages d'art métalliques bruyants qui n'ont pas encore atteint leur fin de vie et qui ne seront pas renouvelés dans un avenir proche peuvent faire l'objet d'un traitement correctif acoustique particulier (pose d'absorbeurs dynamiques sur les rails et sur les platelages, dont le rôle est d'absorber les vibrations, remplacement des systèmes d'attache des rails et mise en place d'écrans acoustiques absorbants, ...).

Le recours au meulage acoustique des rails est une solution de réduction du bruit qui mérite d'être nuancée. C'est une solution locale qui peut apporter un gain supplémentaire de l'ordre de 2dB(A) lorsqu'elle est combinée à l'utilisation de semelles de freins en matériau composite sur le matériel. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. Son efficacité est limitée dans le temps (de l'ordre de 6 mois).

- Actions sur le matériel roulant

Des actions sur le matériel roulant peuvent être réalisées par les entreprises ferroviaires.

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de -10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite sur les autres types de matériel roulant ( doublé d'un dispositif anti-enrayeurs similaire à l'ABS de nos voitures) permet d'obtenir une baisse de -8 à -10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels.

Un nouveau matériel adapté au transport de fret (modhalor) équipe aujourd'hui les autoroutes ferroviaires et permet de réduire de -6dB(A) le bruit émis par rapport à un train de fret classique.

- Programmes de recherche

Parallèlement aux solutions traditionnelles régulièrement mises en œuvre, RFF participe à plusieurs programmes de recherche français ou européens qui proposent aujourd'hui de nouvelles pistes techniques intéressantes pour réduire le bruit ferroviaire :

- Le programme de recherche européen STAIRRS (2000-2003) a montré que la maîtrise du bruit sur le matériel était éminemment plus intéressante en terme de rapport coût/efficacité que les interventions sur l'infrastructure (et notamment la construction d'écrans), et le bénéfice des gains produits se généralise en plus à tout le réseau et l'environnement.

Certains opérateurs comme les régions (qui exploitent les TER) se sont largement lancés dans le renouvellement de leurs parcs, mais sur le fret responsable des émissions sonores les plus importantes, les 100000 wagons circulant à travers la


France (et les 650000 wagons circulant en Europe) appartiennent à de multiples opérateurs ferroviaires qui n'ont pas encore programmé le renouvellement de leur matériel parfois très ancien. Actuellement seulement 10000 wagons de fret en circulation sont équipés de dispositif de semelles de frein en matériau composite en Europe et il s'agit pour la plupart de wagons récemment mis en service et le taux de renouvellement du parc est très lent (28 ans en moyenne en France).

- Le programme de recherche européen Silent Freight (relatif au matériel fret roulant) qui a pour objectifs de réduire les bruits de roulement en optimisant la dimension, le profil ou la composition de la roue (diamètre réduit, rigidité de la toile, roue perforée, bandage élastomère entre jante et toile, absorbeurs dynamiques sur roue, pose de systèmes à jonc après usinage d'une gorge, ...), en plaçant des dispositifs de sourdine ou de carénage au niveau du bas de caisse des trains.



## Annexe 3. Carte des principales opérations de la CASQY en 2014

---



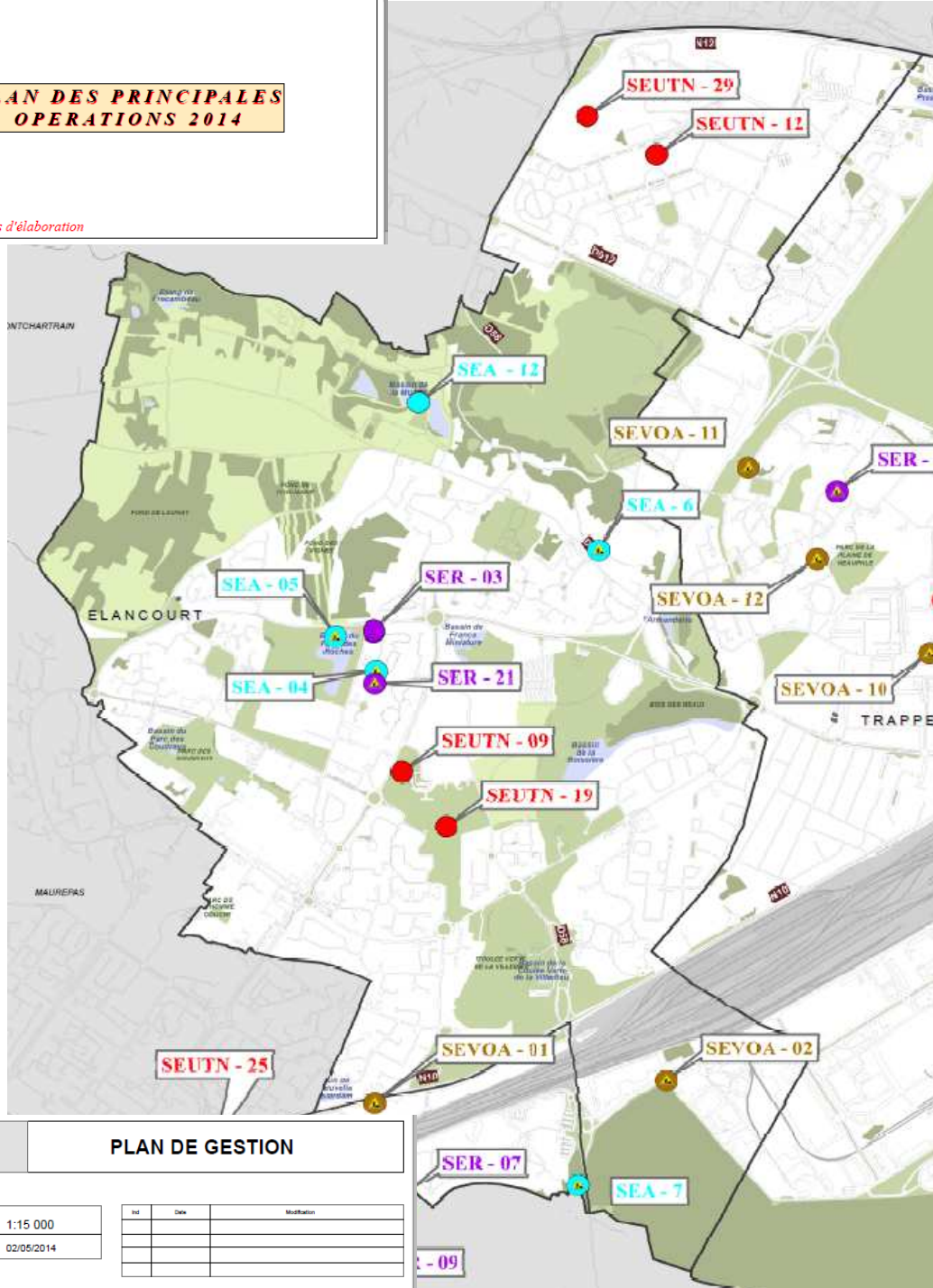
Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines  
Z.A. du Buisson de La coudre  
1, rue Eugène Hénaff  
BP 118 - 78192 Trappes Cedex

Tél : 01 39 44 80 88 - Fax : 01 30 57 12 64  
Internet : <http://www.agglo-sqy.fr>

**DIRECTIONS DES INFRASTRUCTURES**

**PLAN DES PRINCIPALES OPERATIONS 2014**

*Document en cours d'élaboration*



GES		PLAN DE GESTION		
Echelle	1:15 000	N°	Date	Modification
Date	02/05/2014			
<p>DIRECTION DES INFRASTRUCTURES La Directrice Madame Muriel BATTY</p> <p>Suivi technique Muriel BATTY</p> <p>Suivi Graphique Karim OUAKAT</p>		<p>DIRECTION GENERALE DES SERVICES TECHNIQUES Le Directeur Général adjoint Le Directeur Général des services Techniques Monsieur Jacques OILLEAU</p> <p>Le Président Monsieur Michel LAUGIER</p>		
Classement: J:\CARTO\INFRAINFRA_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 - 6, REHABILITATION RESEAU EU CHEMIN DES COTES, TRAVAUX

SEA - 7, RESEAU EP BOIS DE L'ETANG, TRAVAUX

SEA - 8, ENFOUISSEMENT RESEAUX RN 10, ETUDE

SEA - 9, 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 L4ECLAIRAGES 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

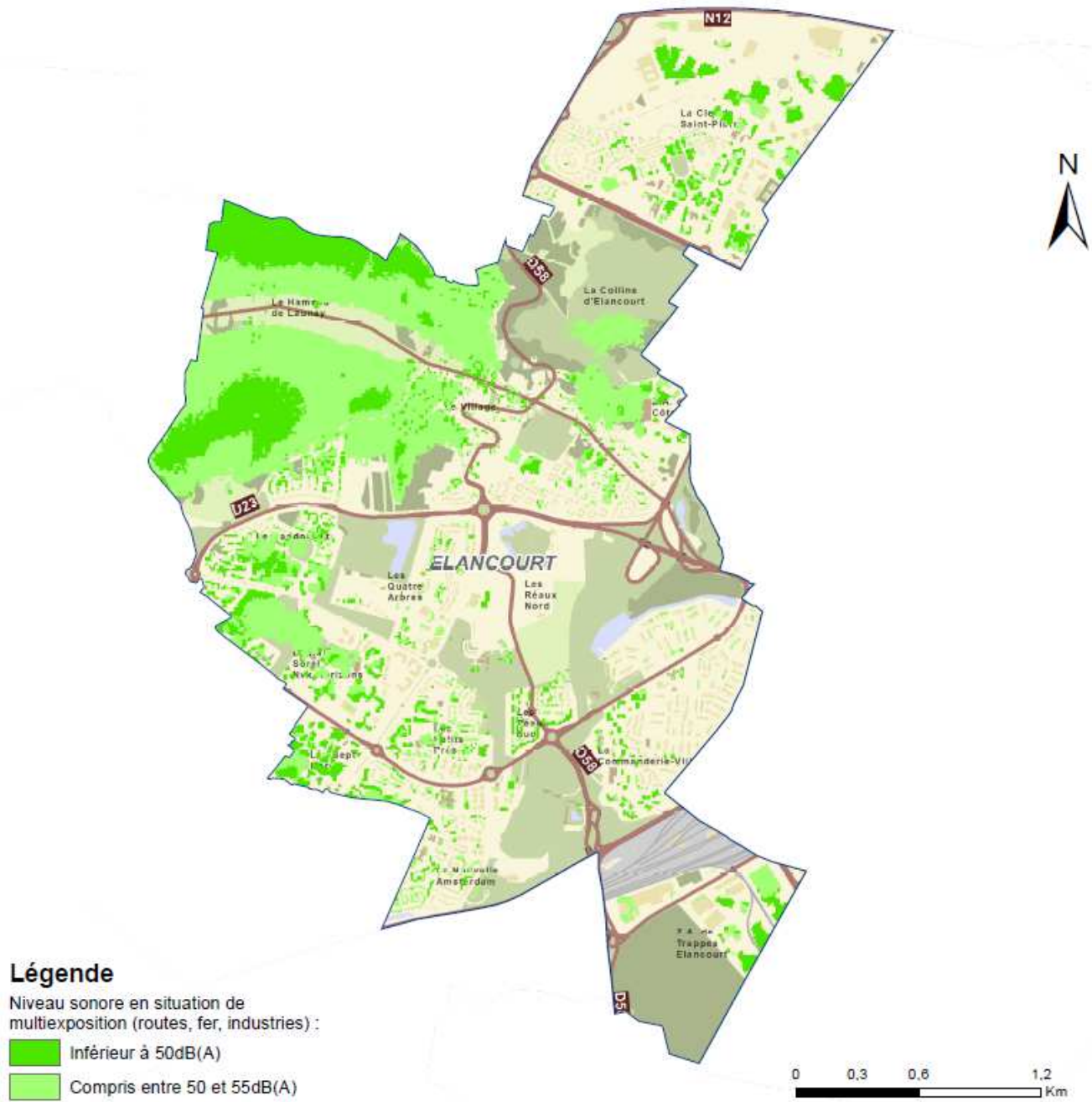
SEVOA - 12, SECURITE BERLIOZ, TRAVAUX







## Annexe 4. 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 5. 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 6. 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'INRETS<sup>3</sup> 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).

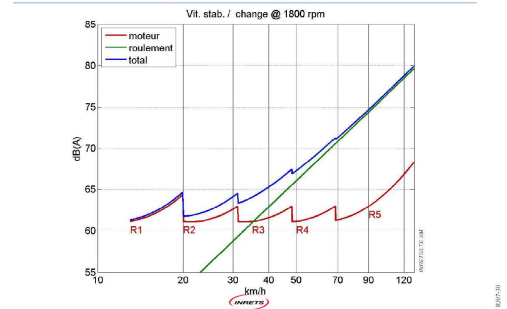
Ainsi, une réduction des vitesses de 50 km/h à 30 km/h induit une perception plus forte du bruit moteur des véhicules mais une diminution du bruit de l'ordre de 3 dB(A).

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, chicanes, etc.) et du coût horaire des personnes chargées de l'aspect administratif de cette modification.	<b>3 à 5 dB(A)</b> 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 <sup>2</sup> 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 <b>2 à 9 dB(A)</b> 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.

<sup>3</sup> INRETS : Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité

## Actions sur la propagation



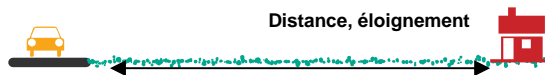
Les actions sur la propagation se traduisent par la mise en place de solutions lourdes de type écran antibruit, ou merlon paysager.



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 <b>2 à 12 dB(A)</b> 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<sup>er</sup> 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 7. 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](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.

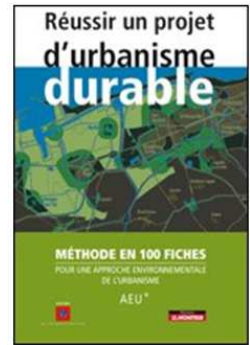
### 2. Projet de construction :

- 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.

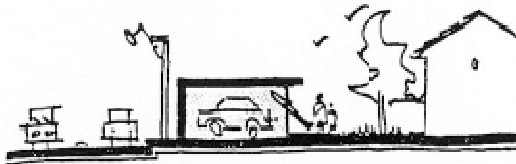
Des compléments peuvent être apportés par le guide *Réussir un projet d'urbanisme durable – Approche Environnementale de l'urbanisme AEU®*, réalisé par l'ADEME.

« 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).

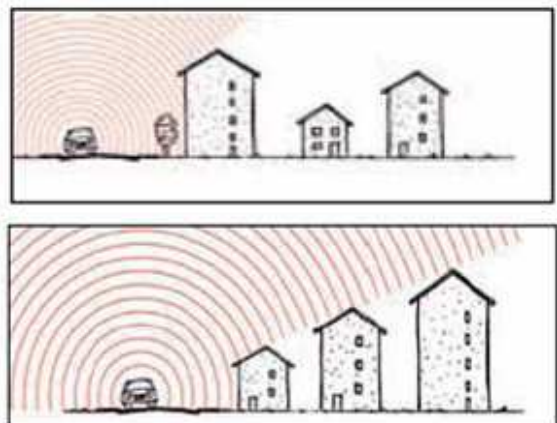


Garages situés à proximité d'une voie routière de manière à limiter la propagation des nuisances sonores.

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

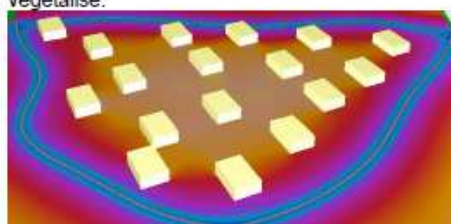
**La préférence pour les solutions intégrées à la composition d'ensemble.** En effet, les phénomènes du bruit urbain sont complexes et nécessite des solutions adaptées à chaque contexte. Les bâtiments nouveaux pourront plus facilement faire l'objet d'aménagement, choix de positionnement de fenêtres, 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'autoprotègent.



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 8. Avis des gestionnaires sur le projet de plan

---

*Des copies des courriers des gestionnaires sont présentées dans cette annexe.*



Versailles, le - 6 OCT 2015

Copie J. Springer  
+ Sticquelle U.Yvelines  
Le Département

MONSIEUR JEAN-MICHEL FOURGOUS  
MAIRE D'ELANCOURT  
PREMIER VICE-PRESIDENT  
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION  
DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES  
CONSEILLER DEPARTEMENTAL  
HOTEL DE VILLE  
PLACE DU GENERAL DE GAULLE  
78995 ELANCOURT CEDEX

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/15-465 (PR 1372)

Monsieur le Maire, *Cher Jean-Michel,*

Par lettre du 21 août 2015, vous sollicitez l'avis du Département sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de votre commune.

Ce projet détermine 3 zones à enjeux, à l'issue de son diagnostic acoustique, dont la RD 58 et la RD 912 font partie. Les actions envisagées par la commune pour ces axes reposent essentiellement sur la maîtrise des vitesses réglementaires en y installant des radars demandés auprès des services de l'Etat ainsi que des radars pédagogiques par la commune. Le Conseil départemental des Yvelines est favorable à la mise en place de ces actions communales.

Par ailleurs, la ville d'Elancourt souhaite limiter la circulation automobile et particulièrement en interdisant la circulation des poids-lourds de transit dans les zones d'habitations pour les RD 58 et RD 23 (actions du Thème 2 – Diminution du bruit sur l'ensemble de la commune).

Mes services ont pu vous apporter les éléments concernant l'interdiction aux poids lourds sur la RD 58, dans sa section entre la RD 912 et la RD 23. Sur ce sujet, la nécessité de définir un itinéraire de déviation faisant l'objet d'un consensus local reste un préalable à toute formalisation de cette mesure.

Par ailleurs, 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 1<sup>ère</sup> échéance du document, adopté le 23 mai 2014 par l'Assemblée départementale, il s'appuiera sur les cartes de bruit stratégiques fournies par les services de l'Etat.

Les axes routiers départementaux sur la ville d'Elancourt seront alors de nouveau examinés dans ce cadre.

Je vous prie de croire, Monsieur le Maire, à l'expression de mes sentiments distingués.

*Ausitien*

Le Président du Conseil départemental

Pour le Président du Conseil Départemental  
Le Vice-Président délégué

Jean-François RAYNAL

Copie : - DRT/STU-SEEE  
- DRT/SGER

Hôtel du Département

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



## Annexe 9. Synthèse de la consultation du public

---



### Analyse des retours de consultation :

Le projet de PPBE a été mis à disposition du public du 2 octobre au 2 décembre 2015, en mairie et en ligne sur le site communal. Un registre a été ouvert en mairie.

**A la date du 2 décembre 2015**, 20 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	17
Bruit aérien : avions, hélicoptères	1
Acoustique du bâtiment	1
Bruits de voisinage / de comportement	2
Bruit d'activité / de livraison	2

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 RD912 et R12 sont fréquemment citées. La commune n'est pas toujours gestionnaire des axes cités et transférera les informations aux autorités compétentes.
- Quatre remarques portent sur le bruit lié au bus. Cela sera relayé auprès de la CASQY, responsable du réseau de bus.
- On note quelques observations concernant les survols d'aéronefs et des activités de boulangerie ou de société diverses. Les services compétents communaux seront alertés.

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	10/10 /2015	Non communiqué	Bruit routier	Demande de ralentissement de la vitesse des automobilistes sur l'avenue du 8 mai 1945.	Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. Cet axe en ligne droite avec plusieurs voies de circulation est propice aux comportements inappropriés. Une demande de mise en place de contrôles de vitesse plus réguliers sera effectuée auprès de la police municipale.
2	30/10 /2015	Non communiqué	Bruit routier	Nuisances sonores fortes boulevard du 8 mai 1945 et rond-point liée à la vitesse excessive de certains automobilistes et motards. La rue est utilisée pour des rodéos de motos très bruyants.	Cet axe n'a pas été identifié dans les zones à enjeux de la commune. Cet axe en ligne droite avec plusieurs voies de circulation est propice aux comportements inappropriés. Une demande de mise en place de contrôles de vitesse plus réguliers sera effectuée auprès de la police municipale.
3	07/11 /2015	Rue de Madrid	Bruit routier	Nuisances sonores fortes rue de Madrid liées aux bus, demande déviation de ce trafic. Pas de possibilité de profiter des espaces extérieurs (balcon). Nuisances des 2 roues motorisés l'été sur la rue de Madrid et mail de l'Europe. Demande d'intervention de la police, car les comportements sont dangereux, le code de la route n'est pas respecté.	La remarque sera relayée auprès de la CASQY, responsable du réseau de bus. Une demande de mise en place de contrôles de vitesse plus réguliers sera effectuée auprès de la police municipale.
4	13/11 /2015	Rue de Rome/Place de Paris	Bruit d'activité et livraison	Bruits d'activité de la boulangerie très gênants pour les habitants du logement au-dessus : grille, camion de livraison, matériel...	Ce type d'activité ne rentre pas dans le cadre de ce document. La demande sera transmise au service hygiène de la commune. L'Agence Régionale pour la Santé peut également être sollicitée pour ce type de sources de bruit d'activité locale pour mener des médiations et/ou études de bruit.
5	17/11 /2015	Résidence de l'Espace	Acoustique du bâtiment/ bruit de voisinage	Message de détresse d'une habitante d'un logement social a priori mal isolé de ses voisins. Elle a signalé sa gêne aux voisins bruyants, au gardien, au bailleur sans succès.	Ce type d'activité ne rentre pas dans le cadre de ce document. La demande sera transmise au service hygiène de la commune, qui pourra appuyer la demande auprès du bailleur.
6	18/11 /2015	Rue Michel Jazy – proximité D912	Bruit routier	Nuisances sonores de la RD912. Demande d'abaissement de la vitesse de 70km/h à 50km/h pour des questions de sécurité également. Demande déviation des poids lourds.	La RD912 fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur. Des radars pédagogiques devraient être posés prochainement pour quantifier les dépassements de vitesses.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
7	18/11 /2015	Résidence Les Patios – proximité boulevard André Malraux	Bruit routier et bruit des aéronefs	Nuisances sonores du boulevard André Malraux : trafic important et dépassements de la vitesse réglementaire fréquents, en l'absence de contrôles réglementaires. Observation de survols d'aéronefs et activités de voltige pourtant interdits en agglomération.	En cas d'abus constaté par les riverains pour des avions ou hélicoptères, il est possible de signaler les cas flagrants pour enquête à l'adresse : environnement.idf@aviation-civile.gouv.fr.
8	21/11 /2015	Rue Michel Jazy	Bruit routier	Nuisances sonores de la RD912. Demande déviation des poids lourds. Fort trafic le matin et soir très bruyant avec phases d'accélération à proximité du rond-point. Demande de renouvellement du revêtement. Stationnement des bus au départ de l'arrêt la « Mare aux Saules » gênant pour les riverains proches, car le moteur reste allumé. Passages intempestifs à grande vitesse de véhicules, surtout 2 roues motorisés particulièrement dérangeants en période nocturne. Demande d'une réflexion plus large pour transporter les personnes vers l'A12.	La RD912 fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur. Des radars pédagogiques devraient être posés prochainement pour quantifier les dépassements de vitesses. La remarque sera relayée auprès de la CASQY, responsable du réseau de bus.
9	23/11 /2015	Rue du Capricorne	Bruit routier	Nuisances sonores de la R12 (virage de la N12 vers le boulevard Malraux) qui n'est pas protégée et dont le trafic serait en augmentation.	Cette remarque sera transférée à la CASQY, gestionnaire de cet axe.
10	25/11 /2015	Rue Eric Tabarly	Bruit routier	Nuisances sonores de la RD912. Nuisances de l'arrêt de bus de la ligne 418 avec les moteurs allumés dès 4h25 dans l'attente des 1ers voyageurs. La Ligne semble surdimensionnée. Le riverain a déjà signalé la situation à la Communauté d'Agglomération. Le trafic de camions transitant entre la N12 et N10 est trop important. La vitesse semble excessive : 70km/h pour une voie en agglomération. Le revêtement est bruyant.	La RD912 fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur. Des radars pédagogiques devraient être posés prochainement pour quantifier les dépassements de vitesses. La remarque sera relayée auprès de la CASQY, responsable du réseau de bus.
11	27/11 /2015	Rue Michel Jazy	Bruit routier	Habitation en bordure de la RD912, route très fréquentée par des véhicules roulant à vitesse élevée. Les nuisances sonores sont importantes.	La RD912 fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur. Des radars pédagogiques devraient être posés prochainement pour quantifier les dépassements de vitesses.

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
12	28/11 /2015	Rue Michel Jazy	Bruit routier	<p>Le riverain a observé depuis 15 ans une forte augmentation des trafics jour et nuit, des vitesses excessives.</p> <p>Les nuisances sonores sont excessives – l'été il n'est pas possible de dormir avec la fenêtre ouverte notamment.</p> <p>L'aspect sécuritaire est également relevé.</p> <p>Les moteurs en fonctionnement des bus à l'arrêt est bruyant.</p>	<p>La RD912 fait l'objet d'une zone à enjeux dans ce secteur.</p> <p>Des radars pédagogiques devraient être posés prochainement pour quantifier les dépassements de vitesses.</p> <p>La remarque sera relayée auprès de la CASQY, responsable du réseau de bus.</p>
13	30/11 /2015	Résidence de la Chapelle	Bruit routier	<p>Habitant depuis 35 ans, il relève des nuisances liées à un trafic de plus en plus fort. Impossibilité de profiter du balcon.</p>	<p>La route concernée doit être la RN10.</p> <p>La N10 va être apaisée sur Trappes. Il sera utile de refaire un état des lieux après ces modifications d'envergure.</p>
14	1/12/ 2015	Route du Mesnil	Bruit routier	<p>Habitant depuis plus de 60 ans le long de la RD58, le riverain a observé l'intensification du trafic de plus en plus bruyant.</p> <p>La vitesse de 45km/h et l'interdiction de doubler ne sont pas respectées.</p> <p>Demande de réduction de la vitesse à 30km/h avec mise en place de plateaux surélevés pour les piétons, d'aménagements pour sécuriser les trottoirs surtout dans les virages.</p> <p>Les camions ne respectent pas les limitations de tonnage et sont particulièrement bruyants.</p> <p>Demande que la commune fasse respecter les règles de circulation et réfléchisse à un autre axe pour la circulation de transit entre la N10 et N12.</p>	<p>Cette remarque sera transférée au Conseil Départemental, gestionnaire de cet axe.</p> <p>A noter que la voie est en pente sur toute sa longueur, il est donc impossible d'y mettre des plateaux (réglementation).</p>
15	1/12/ 2015	Rue du Sagittaire	Bruit routier	<p>Demande de mur antibruit le long de la bretelle de la RD12 et de mesures permettant de faire respecter les limites de vitesse.</p> <p>Les camions sont également bruyants.</p>	<p>Cette remarque sera transférée au Conseil Départemental, gestionnaire de cet axe.</p> <p>Les trottoirs sont de gestion CASQY, qui sera également destinataire de la remarque.</p>
16	1/12/ 2015	Avenue de la Villedieu	Bruit de comportement	<p>Circulations de motocyclettes particulièrement bruyantes et dangereuses l'été et le printemps au niveau de la résidence des nouveaux horizons.</p>	<p>Une demande de mise en place de contrôles plus réguliers sera effectuée auprès de la police municipale.</p>
17	1/12/ 2015	Route qui fait le lien entre la N12 et le boulevard Malraux	Bruit routier	<p>La déviation de la route d'accès à la N12 était une promesse de campagne en 1995-1996 avec la réalisation d'un rond-point au niveau de France Miniature.</p> <p>Le riverain demande à ce que le trafic bruyant soit dévié.</p>	<p>Cette remarque sera transférée à la CASQY, gestionnaire de cet axe.</p>

N°	Date	Coordonnées / Localisation	Thématiques abordées	Synthèse des observations	Réponse apportée
18	1/12/2015	Route qui fait le lien entre la N12 et le boulevard Malraux	Bruit routier	Route très bruyante, circulation intense des véhicules légers mais surtout des poids lourds. Demande d'interdiction de la circulation des camions, ou mur antibruit. Demande d'intensification des contrôles de vitesse de la police 50 et 70km/h ne sont pas respectés.	Cette remarque sera transférée à la CASQY, gestionnaire de cet axe.
19	2/12/2015	Avenue de Cressac	Bruit routier et activité	Nuisances de la N10 et de la société Métro. Demande de la mise en œuvre d'un revêtement anti-bruit sur la N10. Demande de mise en œuvre de moyens opérationnels conformes aux normes actuelles pour l'activité.	La N10 va être apaisée sur Trappes. Il sera utile de refaire un état des lieux après ces modifications d'envergure. Ce type d'activité de la société Métro ne rentre pas dans le cadre de ce document. La demande sera transmise au service hygiène de la commune. L'Agence Régionale pour la Santé peut également être sollicité pour ce type de sources de bruit d'activité locale pour mener des médiations et/ou études de bruit.
20	2/12/2015	Rue du Sagittaire	Bruit routier	Nuisances sonores dans le lotissement « Vieux village ». Un débroussaillage a eu lieu et la R12 est maintenant visible, or elle est très bruyante. Une butte antibruit a été mise en place boulevard Malraux sauf dans le virage, pour quelle raison ? Demande de faire replanter des arbres et de réaliser une butte anti-bruit.	Cette remarque sera transférée à la CASQY, gestionnaire de cet axe.  A noter que ce n'est pas une butte antibruit mais un fossé pour l'écoulement des eaux.