

Le jeudi 10 février 2022 à 19h30, le Conseil Communautaire légalement convoqué, s'est réuni par visioconférence au siège social sous la Présidence de Monsieur Jean-Michel FOURGOUS

DATE DE CONVOCATION
04/02/2022

DATE D'AFFICHAGE
04/02/2022

DATE D'ACCUSE DE
RECEPTION
PREFECTURE DES YVELINES
15/02/22

NOMBRE DE MEMBRES EN
EXERCICE : 76

NOMBRES DE VOTANT : 74

Étaient présents :

Madame Ketchanh ABHAY, Monsieur Olivier AFONSO, Monsieur Rodolphe BARRY, Monsieur Pierre BASDEVANT, Madame Corinne BASQUE, Madame Catherine BASTONI, Madame Françoise BEAULIEU, Monsieur Ali BENABOUD, Monsieur Laurent BLANCQUART, Monsieur Bruno BOUSSARD, Monsieur José CACHIN, Madame Anne CAPIAUX, Madame Catherine CHABAY, Monsieur Bertrand CHATAGNIER, Monsieur Jean-Michel CHEVALLIER, Monsieur Bertrand COQUARD, Madame Florence COQUART, Monsieur Michel CRETIN, Monsieur Nicolas DAINVILLE, Madame Noura DALI OUHARZOUNE, Madame Hélène DENIAU, Madame Pascale DENIS, Madame Claire DIZES, Madame Ginette FAROUX, Madame Valérie FERNANDEZ, Monsieur Didier FISCHER, Monsieur Jean-Michel FOURGOUS, Madame Anne-Claire FREMONT, Monsieur Grégory GARESTIER, Monsieur Vivien GASQ, Monsieur Gérard GIRARDON, Madame Josette GOMILA, Madame Affoh Marcelle GORBENA, Madame Sandrine GRANDGAMBE, Monsieur Philippe GUIGUEN, Madame Adeline GUILLEUX, Madame Catherine HATAT, Monsieur Bertrand HOUILLON, Monsieur Jamal HRAIBA, Madame Catherine HUN, Monsieur Tristan JACQUES, Madame Joséphine KOLLMANNSBERGER, Madame Karima LAKHLALKI-NFISSI, Madame Martine LETOUBLON, Monsieur François LIET, Madame Danielle MAJCHERCZYK, Monsieur Laurent MAZAURY, Monsieur Lorrain MERCKAERT, Monsieur Bernard MEYER, Monsieur Richard MEZIERES, Monsieur Thierry MICHEL, Monsieur Dominique MODESTE, Monsieur François MORTON, Monsieur Eric NAUDIN, Madame Nathalie PECNARD, Madame Catherine PERROTIN-RAUFASTE, Madame Annie-Joëlle PRIOU-HASNI, Madame Sarah RABAULT, Monsieur Ali RABEH, Monsieur Sébastien RAMAGE, Monsieur Frédéric REBOUL, Madame Laurence RENARD, Madame Christine RENAUT, Madame Véronique ROCHER, Madame Alexandra ROSETTI, Madame Isabelle SATRE.

formant la majorité des membres en exercice

Absents :

Madame Sandrine CARNEIRO, Monsieur Brice VOIRIN.

Secrétaire de séance : Joséphine KOLLMANNSBERGER

Pouvoirs :

Monsieur Christophe BELLENGER à Madame Ginette FAROUX, Madame Chantal CARDELEC à Madame Martine LETOUBLON, Monsieur Jean-Baptiste HAMONIC à Madame Valérie FERNANDEZ, Monsieur Nicolas HUE à Madame Catherine PERROTIN-RAUFASTE, Monsieur Eric-Alain JUNES à Monsieur Lorrain MERCKAERT, Monsieur Yann LAMOTHE à Monsieur Vivien GASQ, Monsieur Othman NASROU à Monsieur Jean-Michel FOURGOUS, Madame Eva ROUSSEL à Monsieur Laurent BLANCQUART.

Etudes Urbaines et Urbanisme Réglementaire

OBJET : 1 - (2021-290) - Saint-Quentin-en-Yvelines - Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines - Approbation après consultation du public

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

OBJET : 1 - (2021-290) - Saint-Quentin-en-Yvelines - Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines - Approbation après consultation du public

Le Conseil Communautaire

VU le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment son article L5211-10

VU l'arrêté préfectoral n°2015358-0007 en date du 24 décembre 2015 portant fusion de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et de la Communauté de Communes de l'Ouest Parisien étendue aux communes de Maurepas et de Coignières, et instituant le nouvel EPCI de Saint-Quentin-en-Yvelines à compter du 1er janvier 2016,

VU l'arrêté préfectoral n°78-2019-10-28-003 en date du 28 octobre 2019 fixant le nombre et la répartition des sièges au sein du conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines à compter du renouvellement général des conseils municipaux à 76 membres,

VU la Directive Européenne 2002/49/CE en date du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement,

VU le code de l'environnement et plus particulièrement ses articles L.572-1 à L.572-11 et R572-1 à R572-11,

VU l'arrêté de Mme la Ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat en date du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L. 572-2 du code de l'environnement ;

VU la délibération n°2018-246 du conseil communautaire en date du 20 décembre 2018 portant arrêt de cartes stratégiques de bruit dans le cadre de l'élaboration du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines ;

VU la délibération n°2020-233 du conseil communautaire en date du 08 octobre 2020, relative aux modalités de mise à disposition du public du projet de PPBE ;

VU la délibération n°2020-444 du conseil communautaire en date du 17 décembre 2020, portant prolongation d'un mois la durée de ladite mise à disposition, c'est-à-dire jusqu'au jeudi 4 février 2021 inclus ;

CONSIDERANT qu'en tant qu'autorité compétente et en application de la directive européenne susvisée, la Communauté d'Agglomération de Saint Quentin en Yvelines a élaboré un PPBE intégrant également une partie dédiée aux grandes infrastructures routières (plus de 3 millions de véhicules par an) ;

CONSIDERANT que les différentes étapes d'élaboration du PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines ont été :

- Adoption des cartes stratégiques du bruit (CSB) élaborées par BruitParif lors du conseil communautaire du 20 décembre 2018.
- Septembre 2018 - janvier 2019 : recensement de données terrains en complément des CSB, analyse de l'ensemble de ces éléments, partage de ces éléments avec les 12 communes de SQY ;
- Février - juin 2019 : mesures acoustiques complémentaires sur certains secteurs pour affiner le diagnostic territorial ;
- Juin 2019 - janvier 2020 : définition des objectifs et élaboration du plan d'actions, toujours en collaboration étroite avec les communes,
- Toutes ces étapes ont permis d'aboutir en janvier 2020 à un projet de PPBE intercommunal en y intégrant la partie grandes infrastructures.

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

CONSIDERANT que le PPBE est élaboré sur la base des résultats de la cartographie stratégique du bruit élaborés par BruitParif sus citée et que pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, il ne concerne donc que le bruit provenant des infrastructures routières et ferroviaires ;

CONSIDERANT que dans le cadre de l'établissement du PPBE, une mise à disposition du public pour une durée de deux mois est prévue par les articles L.572-8 et R.572-9 du Code de l'environnement et qu'il revient au Conseil Communautaire de préciser les modalités de la mise à disposition du projet de PPBE ;

CONSIDERANT que le Conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines, par en date du 08 octobre 2020 susvisée, a précisé les modalités de mise à disposition du public du projet de PPBE.

Il était ainsi prévu de mettre à la disposition du public le projet de PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines accompagné d'une note de présentation (résumé non technique), du lundi 02 novembre 2020 inclus au lundi 04 janvier 2021 inclus en version électronique sur le site internet de Saint-Quentin-en-Yvelines mais aussi en version papier, au siège de la Communauté d'Agglomération ;

CONSIDERANT que les mesures de confinement de la population instituées par le décret n° 2020-1310 du 29 octobre 2020 prescrivant les mesures générales nécessaires pour faire face à l'épidémie de covid-19 dans le cadre de l'état d'urgence sanitaire ont contraint la communauté d'agglomération à fermer son siège à l'accès au public à compter du 30 octobre 2020 et qu'ainsi la modalité de mise à disposition nécessitant un accès du public à l'hôtel d'agglomération n'a pu être mise en œuvre.

CONSIDERANT que le Conseil communautaire de Saint-Quentin-en-Yvelines a donc, par délibération en date du 17 décembre 2020 susvisée, décidé de prolonger d'un mois la durée de ladite mise à disposition, c'est-à-dire jusqu'au jeudi 4 février 2021 inclus et d'adapter les modalités de consultation au contexte sanitaire.

CONSIDERANT que 78 observations ont été formulées lors de la consultation du public du projet de PPBE. : 19% d'entre elles ont concerné le bruit aérien, 81% le bruit routier, 1% le Bruit industriel, 10% le bruit ferroviaire et que certaines observations font mention de plusieurs sources de bruit (bruit routier et aérien par exemple) ;

CONSIDERANT qu'en application de l'article R.572-11 du Code de l'environnement, une note exposant les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée doit être établie (jointe en annexe de cette présente note de présentation) et que comme l'exige ce même article, le PPBE et ladite note seront tenus à la disposition du public au siège de Saint-Quentin-en-Yvelines (Direction de l'Urbanisme et de la Prospective) et publiés par voie électronique sur le site internet de la Communauté d'agglomération ;

CONSIDERANT que comme en dispose l'article L.572-8 du même code, le PPBE sera réexaminé et, le cas échéant, révisé en cas d'évolution significative des niveaux de bruit identifiés, et en tout état de cause au moins tous les cinq ans ;

CONSIDERANT l'avis favorable de la commission Environnement et Travaux du 25 janvier 2022,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

Article 1 : Approuve la note exposant les résultats de la consultation, mise en œuvre en application des articles L.572-8 et R.572-9 du Code de l'environnement, et la suite qui leur a été donnée telle qu'elle est annexée à la présente délibération ;

Article 2 : Approuve le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de Saint-Quentin-en-Yvelines tel qu'il est annexé à la présente délibération ;

Article 3 : Dit que le PPBE de Saint-Quentin-en-Yvelines et note visée à l'article 1, seront tenus à la disposition du public au siège de Saint-Quentin-en-Yvelines (Direction de l'Urbanisme et de Prospective) et publiés par voie électronique sur le site internet de la Communauté d'agglomération ;

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

Article 4 : Dit que la présente délibération sera transmise à :

- M. le Préfet des Yvelines,
- M. le Sous-préfet de l'arrondissement de Rambouillet,
- Mme la Directrice Départementale des territoires,
- Mmes les Maires de Plaisir et de Voisins-le Bretonneux,
- MM. les Maires des Clayes-sous-Bois, de Coignièrès, d'Élancourt, de Guyancourt, de Magny-les-Hameaux, de Maurepas, de Montigny-le-Bretonneux, de La Verrière, de Trappes et de Villepreux.

Adopté à l'unanimité par 74 voix pour

FAIT ET DELIBERE, SEANCE LES JOUR, MOIS ET AN QUE DESSUS.

AFFICHE A LA PORTE DE L'HOTEL D'AGGLOMERATION LE 17/02/2022

POUR EXTRAIT CONFORME

Le Président

Jean-Michel FOURGOUS

«signé électroniquement le 15/02/22

Sauf mention contraire inscrite dans la mesure de publicité appropriée, la présente décision peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui peut être saisi de manière dématérialisée à partir du site www.telerecours.fr dans un délai de deux mois à compter de la plus tardive des dates suivantes :

- Date de sa réception en Préfecture ;
- Date de sa publication et/ou de sa notification.

Dans ce même délai, un recours gracieux peut être déposé devant l'autorité territoriale. Ce recours suspend le délai de recours contentieux qui recommencera à courir à compter de la réponse expresse de l'autorité territoriale ou à défaut de réponse, deux mois après l'introduction du recours gracieux.

PROCESSUS DE VALIDATION

Procédures de réalisation et mise à disposition des documents

-Quentin-en-Yvelines est autorité compétente en matière de plan , et répond à ses obligations réglementaires dans la cadre de la directive européenne 2002/49/CE.

Le PPBE de la Communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores suite à la publication des CBS ; il répond à des obligations réglementaires, tique de suivi sur le thème

Mise à disposition du public

Un avis d a été diffusé pour la mise à disposition du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Un affichage de délibération portant organisation de ladite mise à disposition, au siège de aint-Quentin-en-Yvelines pendant toute la durée de la consultation du public a été mis en place.

Cette période de mise à disposition a eu lieu du lundi 02 Novembre 2020 au lundi 04 février 2021 et le public pouvait ainsi prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Le projet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et la note de présentation était consultable en version électronique sur le lien <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/nos-actions/s-engager-pour-l-environnement/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement> mais aussi en version papier à l'accueil au 1 rue Eugène-Hénaff à Trappes habituels. Un poste informatique était également disponible aux mêmes dates au siège de la Communauté e consulter le projet de PPBE

A noter que les observations recueillies lors de la consultation ne remettent pas en question le projet de PPBE.

Rappel de certaines limites de la démarche

Les précisions suivantes sont apportées vis-à-vis de bruit stratégique (CBS) associée, ainsi que sur les sources de bruit incriminées par le public :

- Rappelons que la cartographie de bruit stratégique (CBS) donne une représentation normalisée, à den

différentes sources de bruit principales (de transports notamment), fixant ainsi un diagnostic préliminaire au PPBE.

- Les événements sonores exceptionnels ne sont pas modélisés dans la cartographie de bruit partie de la réglementation de bruit de voisinage.
- Des activités bruyantes récurrentes, professionnelles ou de loisirs, sont contraintes par la réglementation de bruit de voisinage. Cela dit, les auteurs du bruit ne sont pas forcément conscients de la gêne réglementées et peuvent être contrôlées par les services de police (municipale ou nationale) ou de la gendarmerie. Par ailleurs les 2-roues et excès de vitesses ne sont pas modélisés dans la CBS.
- La création de ZAC et celle de voies routières nouvelles - ou bien leur transformation font souvent
- Il est tout à fait possible de relever des niveaux sonores importants aux passages de véhicules ; ce des moyennes énergétiques utilisées pour les indicateurs L_{den} et L_n .

Observations du public

Les remarques formulées par le public figurent en *Annexe 10* du présent document avec les réponses formulées par -Quentin-en-Yvelines.

Une synthèse des retours du public figure dans le tableau ci-dessous, par commune concernée, avec les observations et réponses d -Quentin-en-Yvelines.

78 observations ont été faites lors de la consultation du public du projet de PPBE. Les observations ont été classées par type de nuisances :

	Bruit aérien	Bruit routier	Bruit industriel	Bruit ferroviaire
	15	63	2	8
Pourcentage	19%	81%	3%	10%

Il est à noter que certaines observations font mention de plusieurs sources de bruit (bruit routier et aérien par exemple).

Annexe 10 : Retours du public et réponses de la Communauté Saint-Quentin-en-Yvelines

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
1	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	J habite un quartier calme, proche de la forêt. Je tiens à signaler le bruit des avions de tourisme qui 'tourment' au dessus des clayes la journée, inclus le dimanche. Quand le plaisir d'un seul entraîne la nuisance de tous ...	
2	MAGNY-LES-HAMEAUX	Bruit aérien			Particulier	énormes nuisances sonores des avions provenant de maison tellement les avions sont vélocistes et font du bruits.	
5	MAGNY LES HAMEAUX	Bruit aérien			Particulier	NUISANCES SONORES DE TOUSSUS LE NOBLE Nous habitons à Cressely dans un quartier qui serait calme et agréable, s'il n'y avait les avions de Toussus le Noble et leurs nuisances sonores, surtout le week-end, et surtout lorsqu'il fait beau évidemment. Pour le plaisir d'une seule personne, ce sont tous les habitants de plusieurs villes du secteur qui subissent ces nuisances depuis des années. A l'heure où on nous parle d'écologie et de sobriété énergétique, comment peut on encore laisser ces égoïstes gâcher la vie de toute la région ? Ne peut-on pas au moins limiter les heures de passage, et les fréquences de rotation des avions ? A une époque nous avions un (bref) répit le dimanche entre 12h et 15h, mais même cette restriction n'est plus valable et le phénomène ne fait qu'empirer d'une année sur l'autre.	
9	Hors Périmètre - VILLIERS LE BAÛLE	Bruit aérien			Particulier	Nous subissons les fortes nuisances bruits, chimiques, et risque d'accidents, générés par les pilotes privés ou des écoles de l'aérodrome de Toussus le Noble avion et hélicoptères ont vu leurs trafics augmentés de plus de 20% en 1 an, de 2018 à 2019. Les usagers de l'aérodrome qui survolent le centre du village ne sont jamais inquiétés par la gendarmerie de l'air de toussus, si une infraction sur 10000 non s dissuasive. Nous demandons une baisse de 50% du trafic, le transfert des hélicoptères vers un autre aérodrome, tel Etampes. l'interdiction de vols de tous les avions bruyants, le passage à l'avion électrique, la mise en place de simulateurs au sol pour la formation des pilotes, des amendes très fortes jusque annulation des licences de vol pour les non respects des trajectoires de vol, l'interdiction du survol des zones urbaines du plateau de saclay et de la vallée de Chevreuse, l'interdiction des vols touristiques „(Box..). Nous demandons à ce que nous riverains de l'aérodrome de Toussus le Noble soyons respectés dans le cadre des préconisations de bruit de l'OMS. Merci de votre prise en compte et de votre suivi.	Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux. La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.
10	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bruit aérien			Particulier	Bonjour, résidente sur Voisins-Le-Bretonneux, je constate de plus en plus des survols d'avions au-dessus de ma maison ou de la résidence du Parc de Port Royal alors que les trajectoires n'y sont pas autorisées. Ces avions volant à basse altitude le bruit est important. Je souhaiterais que soient engagées des mesures réelles de bruit et non simulées étant données ces déviations de trajectoires. Je souhaiterais que soient faites respecter les trajectoires de survol. Ces survols nombreux génèrent des dB importants que l'on ne voit pourtant pas dans les cartes de bruit. Egalement le télétravail se généralisant, cela m'empêche de travailler correctement, étant obligée de couper mon micro lors du passage d'un avion et je ne peux plus poursuivre une discussion lors de ces survols. Certaines journées, cela m'exaspère, il m'est arrivée de devoir appeler la gendarmerie de la tour de contrôle afin de faire des observations. Plusieurs de mes voisins ont constaté cette augmentation de trafic survolant notre résidence. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir engager une observation de ces dérives, d'en mesurer les impacts en dB et la gêne psychologique et de travail sur les résidents afin d'enclencher les actions nécessaires auprès de l'aérodrome de Toussus. Une observation des trajectoires et installation de sonomètre sur un mois devrait être proposée. Prévoir de faire les mesures sur les mois les plus fréquentés (avril à septembre)	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
11	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>NUISANCES SONORES DE L'AVIATION DE LOISIRS</p> <p>Le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines occulte complètement les nuisances sonores de l'aviation de loisirs.</p> <p>Les habitants des 12 communes de la Communauté subissent pourtant les fortes nuisances sonores des 200 000 mouvements par an des appareils (avions, hélicoptères et ULM) basés sur les trois aérodromes des Yvelines : Toussus le Noble, Saint-Cyr-l'Ecole et Chavenay Villepreux.</p> <p>Une telle concentration de vols en milieu urbain, auxquels il faut ajouter les vols de l'aérodrome militaire de Vélizy Villacoublay, est certainement exceptionnelle en Europe.</p> <p>Les rédacteurs du PPBE de SQY expliquent cette absence comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> - page 32. "Aérodromes : les trafics inférieurs à 50 000 mouvements par an ... n'entrent pas dans le champ d'application des CBS et PPBE des grandes infrastructures de l'Etat." - Pour rappel, les trafics aériens de chacun des 3 aérodromes des Yvelines s'établissent entre 70 000 et 110 000 mouvements par an. - page 13. Un arrêté du 04/04/2006 fixe un niveau de bruit moyen gênant supérieur à 55 dBA pour l'aviation. Toutes les mesures de BruitParif démontrent que cette valeur n'est jamais atteinte. C'est la démonstration par l'absurde d'une valeur non significative de la gêne ressentie. <p>Un guide de l'OMS, Organisation Mondiale de la Santé, recommande en 2018 une limite maximum de 45 dBA, mais le PPBE souligne que "ces valeurs ne sont pas visées dans le cadre des plans de prévention de bruit dans l'environnement, car bien trop contraignantes notamment en milieu urbain, mais elles doivent être désormais prises en compte dans tous les projets à venir pour la préservation de la santé des populations."</p> <p>Voilà qui est parlé "d'or". Pourquoi les rédacteurs n'appliquent-ils pas leurs propres recommandations au PPBE qu'ils rédigent ? Il est aberrant de se baser sur une valeur de bruit fixée en 2006 et non sur une valeur recommandée en 2018 par l'OMS pour prévenir et réduire les nuisances sonores de l'aviation de loisirs.</p> <p>A titre accessoire, le PPBE mentionne page 32 que le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'Aérodrome de Chavenay Villepreux est en cours de révision. Ce document, établi sur des bases fausses (vols de voltige non pris en compte, réduction arbitraire de 10 000 mouvements/an), a été adopté par la Communauté d'Agglomération.</p> <p>Comme les associations de défense le recommandent (ADECNA, ADNAC, AC2NB), des mesures simples auraient dû être proposées par le PPBE pour réduire les nuisances sonores : réduction du trafic au cours des week-ends, plages de silence, dispositif Caltpso.</p> <p>Ce sera peut-être dans 5 ans !</p>	
16	PLAISIR	Bruit aérien			Association	<p>L'ADECNA est une association citoyenne dont la préoccupation est de lutter contre les nuisances aériennes, sur les communes de Plaisir, Les Clayes, Villepreux, Noisy, Bailly, et de Saint-Cyr-l'Ecole entre autres. Nous avons pris note du projet de PPBE de SQY et souhaitons apporter des précisions complémentaires quant à son contenu : Le projet vise à exclure les aérodromes de Saint-Cyr-l'Ecole et de Chavenay, considérant qu'ils n'entrent pas dans le champ d'application des CBS et du PPBE des grandes infrastructures puisque ne totalisant pas un nombre de mouvements inférieur à 50.000. Nous tenons ici à dénoncer cette restriction, car ces deux aérodromes totalisent chacun plus de 70.000 mouvements. Par ailleurs nous nous interrogeons sur le bien fondé de ces calculs de mouvements, alors même que pour Chavenay, la voltige a été exclue des calculs de bruit, et que celle-ci est sans doute l'activité aérienne la plus génératrice de nuisances et de stress pour les habitants. Le nombre des mouvements a été volontairement minoré de 10.000 mouvements par la DGAC lors de la définition des bases du PEB de Chavenay, afin de minorer intentionnellement l'impact de la pollution sonore (voir le rapport du commissaire enquêteur). Enfin, nous ne pouvons que nous interroger sur le fait que le projet (PPBE) ne prenne pas en compte le rapport de l'OMS sur l'impact du bruit sur la santé des personnes exposées, rapport de 2018 très précis sur la réduction du temps de vie relatif à l'exposition répétée aux nuisances sonores et ses recommandations de niveau de bruit, avec un maximum de 45 dBA, et ce au profit d'un arrêté de 2004 qui se contente d'un Lden moyen de 55 dBA, calculé sur une période 24 heures, alors que les aérodromes ne volent qu'une douzaine d'heures par jour, permettant ainsi un tour de passe-passe arithmétique confortable pour les pilotes, et une réduction de 50% du bruit réel, grâce à cet artifice. Il ne nous aura pas échappé que le projet de PPBE mentionne (en page 13) , que la valeur recommandée par l'OMS est : "bien trop contraignante ... en milieu urbain". Alors qu'elle devrait désormais être la référence pour l'ensemble des projets futurs afin de préserver de la santé des populations. Nous demandons que soient incluses dans le PPBE des recommandations claires concernant la classification CALPISO des aéronefs basés à Saint-Cyr et à Chavenay afin de réduire le temps de vol des appareils les plus bruyants, ainsi que la préconsignation de plages de silence sur l'aérodrome de Saint-Cyr les Week-ends et les jours fériés afin de permettre aux habitants de la communauté de commune exposés aux nuisances aériennes de bénéficier d'une qualité de vie acceptable. Le Président de l'ADECNA Sylvain Pavlovski</p>	<p>Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'Ecole et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux.</p> <p>La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
17	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Bonjour</p> <p>> Il me semble extrêmement regrettable que ce plan de prévention du bruit minimise les nuisances sonores dues au trafic aérien de loisir des trois aérodromes proches : Saint-Cyr-l'École, Chavenay et Toussus-le-Noble. Ces nuisances se cumulent en effet aux autres sources routières et ferroviaires. Le nombre d'habitants impactés est particulièrement élevé, plusieurs dizaines de milliers. Des plages de silence devraient être imposées. Des contrôles sérieux et fréquents de trajectoire et d'altitude en infraction devraient être effectués assortis de sanctions exemplaires pour les nombreux contrevenants.</p> <p>> La notion de zones calmes est évoquée. Le positionnement des différents communes n'est pas détaillé. La forêt de Bois d'Arcy - Les Clayes devrait être sanctuarisée, avec comme conséquence l'interdiction de survol par des avions et hélicoptères très bruyants.</p> <p>Cordialement, FB</p>	
18	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>Habitant à Plaisir non loin de la nationale 12, je subis plusieurs fois par jour le bruit du passage des avions de tourisme (à l'exception de quelques avions au moteur suffisamment silencieux), ainsi que celui des hélicoptères militaires qui volent trop bas, jour et nuit.</p> <p>J'ai cru comprendre que ces nuisances ne seraient pas prises en compte dans cette enquête et je me demande bien pourquoi.</p>	
19	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>Votre enquête indique un seuil de bruit possible rue Marcel DECARRIS 78370 PLAISIR par le chemin de fer. Cependant dans la réalité le bruit gênant et incompréhensible est le plus souvent les nuisances aériennes. Je suis étonné, malgré de nombreux signalements les avions de tourisme de Chavenay et Saint Cyr survolent les maisons du quartier, passent parfois au sud de la ligne de chemin de fer. Ils émettent un bruit nuisible, pire encore lors de la voltige, malgré de nombreux signalements depuis plusieurs années les autorités compétentes ne sont pas capable de résoudre la nuisance.</p>	<p>Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et de loisir, non pour des vols commerciaux.</p>
22	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Il est particulièrement étonnant que dans ce projet, ne soit pas intégrées les nuisances générées par le passage des avions et hélicoptères dans le couloir au- pouvoir avoir accès à une vraie zone de calme en milieu forestier. Quelques avions sont peu bruyants, seuls ces derniers devraient avoir le droit de survoler cette zone.</p> <p>érangeante, alors</p> <p>que les riverains ont interdiction formelle de passer leur tondeuses les dimanches A-peuvent de plein droit générer des décibels à volonté. Le 27/12/20</p>	<p>La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.</p>
23	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Bonjour</p> <p>Je voudrais signaler les nuisances sonores dues aux passages d'avions provenant de l'aérodrome de Saint Cyr L'école principalement bien sur les weekends de beau temps lorsque vous profitez tranquillement de votre bout de jardin et de votre terrasse pour déjeuner. Outre le côté dangereux d'un tel aérodrome à proximité d'une grande zone urbaine il me semble malsain que pour le plaisir d'un individu, 3000 personnes puissent subir des nuisances sonores. Je tiens à préciser que j'habite ce pavillon depuis 1983 et qu'à cette époque les avions ne passaient pas au dessus de nos têtes. Le couloir aérien a été modifié. La raison? Dominique Dupuis</p>	
37	VOISINS LE BRETONNEUX	Bruit aérien			Particulier	<p>On parle des nuisances sonores d'origine terrestre (circulation automobile et ferroviaire) mais il ne faut pas oublier les nuisances dues aux avions et hélicoptères, surtout, en ce qui me concerne, provenant de l'aérodrome de Toussus le Noble et à un moindre degré de Villacoublay. Que fait SOY pour y remédier ? Merci de prendre cette demande en considération.</p>	
35	GUYANCOURT	Bruit des équipements - Bruit aérien		Commune	Particulier	<p>* L'entretien des espaces verts est devenu une source importante de nuisance auditive. Avec l'emploi de souffleries et/ou d'aspirateurs, parfois en "commando" par 2 ou 3 voire 4 personnes, c'est vraiment terrible.</p> <p>* Nuisance auditive aussi, cette fois-ci, aérienne, par le passage d'hélicoptères et d'avions, parfois très bas, parfois à des heures "anormales". (je suis vers le Lycée hôtelier, et visiblement proche d'un couloir aérien).</p>	<p>L'emploi de souffleurs ou d'aspirateurs peut être le fait de nombreux intervenants en fonction du lieu et du gestionnaire de ce lieu : SOY, la ville, ou des entreprises privées missionnées par une copropriété ou un bailleur social par exemple. En ce qui concerne la Ville de Guyancourt, les services techniques diversifient leur matériel avec par exemple des souffleurs électriques moins bruyants. Mais ceux-ci sont moins puissants et ne sont pas adaptés à toutes les situations (ex : sol humide, feuilles collantes...). L'emploi de souffleurs thermiques reste nécessaire. L'emploi de plusieurs agents est aussi nécessaire pour sécuriser le lieu et raccourcir le temps d'intervention et donc les nuisances.</p>
6	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier			Particulier	<p>À la page 77 du PPBE, il est indiqué que le revêtement routier n'a aucun impact en dessous de 50 km/h car le bruit du moteur est dans ce cas prépondérant. C'est oublier que la part de véhicules électriques et hybrides (HEV + PHEV) va augmenter fortement les prochaines années (8,8% du marché des ventes en France en 09/2020). Or ces véhicules (en particulier les électriques et les PHEV, dans une moindre mesure les HEV) fonctionnent le plus souvent sans bruit de moteur à faible vitesse. Aussi il faut continuer la sélection des revêtements routiers afin de limiter les nuisances sonores dues au roulement des pneus.</p>	<p>Le bruit moteur est prépondérant en dessous de 50 km/h. L'utilisation des véhicules hybrides ou électriques est effectivement en augmentation mais représente, pour l'instant, une part marginale par rapport au trafic global. En effet, il faudrait que leur proportion dans le trafic atteigne 30 à 50% pour que l'émission de l'ensemble des véhicules baisse de 1,5 dB(A) en milieu urbain.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
21	TRAPPES	Bruit routier			Association	<p>CONSULTATION PUBLIQUE du 2 novembre 2020 au 4 janvier 2021 inclus PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT - PPBE 1 2018- 2023 sur la Communauté d'Agglomération de SAINT QUENTIN EN YVELINES Projet de PPBE 3e échéance 3 000 véhicules par an le 22/12/2020 ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DES PAVILLONS DE LA RUE DANIELLE CASANOVA (Cité Nouvelle) Association n° W794036004 - 27 rue Danielle Casanova 78190 TRAPPES Déposé par C. BLAND 5 rue Casanova 78 TRAPPES Secrétaire Association Commentaires également envoyés le 24/12/20 par courrier (avec 3 annexes) au président de la Communauté d'Agglomération de SOY Le 15 décembre dernier, notre association s'est rendue à l'Hôtel du Département à Versailles et remis ses commentaires sur le PPBE 78. Ce qu'elle a fait également pour le PAECT à l'Hôtel d'Agglomération de SOY, le 1er décembre 2020 ; [version papier et internet pour les 2 consultations] documents dont nous jugeons utile de remettre ici les copies en annexe, car liés fortement par les mêmes problématiques : le BRUIT et la POLLUTION, dus principalement aux infrastructures routières et ferroviaires, qui maillent le département des Yvelines, la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, et plus particulièrement la ville de TRAPPES, dont nous "représentons" ici les habitants en tant qu'association de défense fondée en 1952 Puisque l'objet de cette consultation est la PREVENTION DU BRUIT dans l'agglomération de SOY, nous :</p> <p>Ge</p> <p>échéance 2017) et parcouru leur rapport de 71 pages édité en février 2019 : Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région IDF / Bilan de la cartographie BRUITPARIF étant un véritable outil de travail rigoureux pour les autorités, les décideurs, et aussi pour tout citoyen curieux, pour étudier les bruits générés par source : routes, fer, avion, et agir contre ces nuisances.</p> <p>documents BRUITPARIF, les 143 pages et documents annexes du dernier PPBE 78, actuellement soumis à consultation du public. Ces documents nous ont permis de faire les commentaires et suggestions suivants, pour SOY et principalement pour notre ville de TRAPPES. / BRUIT, RELEVÉS DE BRUIT ET TRAFIC Nous sommes extrêmement étonnés et surpris de voir que la ville de TRAPPES la plus exposée (ou l'une des plus exposées) au bruit, car :</p> <p>département de 80 000 véhicules/jour (3 300 véhicules/heure 29 millions/an -dont 40 % de poids lourds locaux, nationaux et internationaux) ET traversée par les départementales :</p> <p>Leclerc, puis la rue Jean Jaures)</p> <p>1 Royalpont Mare Savin, direction Montigny le Bx, Voisins le Bx, Chateaufort, ...)</p> <p>La Fourche - Hôtel social du Pavillon Bleu]] lesquelles infrastructures, avec le réseau ferroviaire, exposent, par le bruit (et la pollution en plus !), 41 % des Trappésiens (env. 12 à 13 000 habitants) à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) en Lden - soit de 60 dB(A) minimum à 75 dB(A) et plus, avec plusieurs POINTS NOIRS DE BRUIT / PNB provenant principalement de la N10 et de ses voies latérales, qui rasent écoles, crèche et stades] ? (A) n'a fait à ce qu'il nous semble l'objet d'aucun relevé de bruit sérieux, sur ces départementales et N10, alors que figurent sur le tableau 12, page 55 : "LISTE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES CONSIDEREES COMME ETANT DES GRANDES INFRASTRUCTURES POUR LA REALISATION DES CARTES DE BRUIT" : les avenues Roger Hennequin Gaston Monmousseau puis avenue des Prés, (dans le prolongement, partagée avec MONTIGNY LE BX) avenue Georges Pollitzer, situées dans la 1ère zone industrielle "historique" de Trappes Elancourt (l'avenue JP Timbaud dans la zone industrielle des Bruyères 1 (Déchetterie, Auchan Trappes et colline d'Elancourt) la toute petite rue Verlaïne (85 m de long), face à MAC DONALD entre 2 ronds point : Mitterrand et celui sur la D912, route de Dreuxo l'Avenue de la Villedieu (sur à peine 60 m avant un rd point). Cette avenue traverse principalement Elancourt au niveau de la Commanderie des Templiers vers le quartier de la Boissière de Trappes. Lesquelles voies étant pour la plupart dans les zones industrielles !!! Nous pensons qu'elles ne sont pas les plus gênantes car elles ne desservent pas (ou peu), de zones d'habitations !!! A part l'avenue Allende, et surtout la rue Paul Langevin !!! A Trappes les voies les plus concernées par le bruit (avec la RN10 qui bat tous les records, hors catégorie) sont les RD23/RD912/RD36 et les rues de desserte parallèles à N10 : rues Stalingrad Nord et Sud. Ainsi que le corridor ferroviaire de 3 km, traversant la ville d'Ouest (rue Auguste Blanqui, quartier de La Boissière - Clinique Vétérinaire - Auchan Drive) en Est (Quartier Boubas, Allée du stade) en passant par le centre Gare (HLM Les Yvelines, et quartiers pavillonnaires...) Nous avons également lu que des relevés de trafic (comptage) sont basés sur les années 2011- 2012 - 2014 : ALORS es de Trappes [vers la rue parallèle à N10 : Charles Guilbert et la clinique Vétérinaire / quartier de la Boissière] Compteur ayant servi à BRUITPARIF à faire, sur 1 semaine, 24h/24h, en mai 2007, des relevés de bruit de 67,5 dB(A) Lden, pour une circulation de 74 000 véhicules/jour à l'époque. PAGE 2(3)? (B) Que, sauf erreur de notre part, nous croyons comprendre que TRAPPES (pour quelles raisons ?) n'aurait pas participé à la campagne de mesures de relevés de bruit ; et que nous avons lu, quelques pages plus loin (pages 118 et suivantes), que les seuls relevés de bruit autour de Trappes concernant les voies routières (RN10 RD23 RD36 RD912) la traversant étaient faits, pour :</p> <p>relevage PF1 6 rue des Tourterelles (impasse) située en face de France Miniature, à 30 m du Boulevard Malraux (RD23)</p> <p>VOISINS LE BRETONNEUX, au Point fixe de relevage PF328 rue Serpentine</p> <p>a) au Point fixe de relevage PFRésidences universitaire Passage de l'Agot situé à 104 m de la N10, à proximité de la gare et de l'hôtel Campanile b) au Point fixe de relevage PF11 (RN10 / RD 58) Résidences du Bois de L'Etang proche ZI de Trappes/Elancourt / Port de la Villedieu 340 m de la N10 et 130 m de la voie ferrée</p> <p>Ces relevés ont été faits sur 2 jours en avril/mai 2019. Par contre nous notons les dates pour les PF9 et PF11 (pr RN10 + voies ferrées) à LA VERRIERE du 18 au 20 avril 2019, soit en fin de semaine, dont le samedi, à la veille des fêtes de Pâques et des vacances scolaires. Pourquoi ??? Pourquoi que sur 2 jours ? De même, pour le comptage des véhicules, aux mêmes dates pourquoi que sur 15 à 20 mn. C'EST TRES RESTREINT !!! propos du résultat de ces mesures, nous sommes extrêmement étonnés de lire dans les conclusions (Pages 125 et suite ANNEXES) que "la ville des CLAYES SOUS BOIS (et c'est normal) pourrait bénéficier de protections antibruit d'envergure (comme RD30 à Plaisir, ville de la communauté de communes [c'est protection phonique : 8 400 000 Euros], et la ville voisine, hors agglomération, de St Nom la Bretonche RD307/RD98 [2 500 000 Euros], parce que ce serait la seule ville de SOY, affectée par le bruit routier et ferroviaire, qui affiche à l'endroit du relevé de bruit (site de point de mesure PF7) un dépassement de 68 dB(A) [en Lden] qui est une moyenne, valeur limite réglementaire !!</p> <p>calculées dans le CSB sont surestimées par rapport aux 11 points de relevés faits sur 24 heures (PF1 à PF11) Pourquoi tant de différence entre les relevés BRUIT PARIF, CSB et les 11 points (PF1 à PF11) faits par les soins de l'agglomération ? Qu'est ce qui justifie la "mise à l'écart de la CARTE DU BRUIT ??? Doit on comprendre que cela dispenserait les décideurs publics de mettre en place des dispositifs antibruit efficaces pour les villes de SOY martyrisées par le bruit (comme ce qui a été fait récemment à Plaisir et St Nom la Bretonche) ? Y aurait il 2 poids 2 mesures ? des villes de l'agglomération et du département nettement moins bien traitées que d'autres ? POURQUOI ? faut il comprendre ? : -comme Trappes ou Coignières ou La Verrière- seraient écartées de toute mesure pour réduire le bruit, car étant à 0, 5 dB(A) en dessous de la valeur limite de 68 dB(A) en Lden. Comment fait on la différence à l'oreille ? Pourtant la gêne occasionnée par le bruit routier (ou ferroviaire) est tout aussi importante quand on vit dans un endroit qui n'affiche que "seulement" une moyenne en Lden de 67,5 dB(A) !! // c'est à dire que l'on peut avoir la nuit [sur 12 h]- quand on dort en général- un relevé de 57 dB(A) et le jour [sur 12 h] -en éveil, quand on a une activité- de 78 dB(A)/ Ouvrez votre fenêtre ou allez dans votre jardin avec un bruit pareil ! De</p>	<p>Le diagnostic présenté dans ce PPBE se base sur les résultats de la cartographie stratégique de bruit. Pour la réalisation de ces cartes de bruit, BruitParif a utilisé les données qui lui ont été fournies. Il est possible que les gestionnaires des voies n'aient pas communiqué de données récentes. Dans certains cas, les gestionnaires ne fournissent pas les données de trafics récentes et d'anciennes données sont alors utilisées.</p> <p>Les emplacements des mesures de bruit ont été choisis en concertation avec les communes, en février 2018. 11 points de mesures ont été réalisés sur le territoire afin de confronter les résultats de la cartographie.</p> <p>Les mesures acoustiques ont été réalisées en semaine ouvrée sur une durée de 24h. Aucune mesure n'a été effectuée durant le weekend. Les comptages manuels qui ont été réalisés (15-20 minutes) permettent d'avoir les niveaux sonores associés à un certain volume de trafic, vitesse, ...</p> <p>Concernant la RD30 des protections ont été mise en place le long de cette voie car la création ou modification d'infrastructures rentre dans le cadre d'une autre réglementation (décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 - relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres - et arrêté du 5 mai 1995, - relatif au bruit des infrastructures routières -).</p> <p>plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relier et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de ces secteurs.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
						<p>qui se moque t'on ? Jouer, pour agir ou non, sur une différence de 0,5 dB(A) de moyenne !!!!! quand l'OMS et l'EUROPE recommandent de ne pas dépasser les 53 d(B)A pour la santé des personnes Ou habitent les décideurs ??? Aux fins fonds de la campagne ou dans un beau village du parc régional de la Haute Vallée de Chevreuse ???A TRAPPES les personnes qui vivent le long des infrastructures bruyantes sont gênées par le bruit dès qu'elles ouvrent les fenêtres, et les personnes qui ont la chance d'avoir un jardin ne peuvent même pas en profiter car l'ambiance sonore est bien trop bruyante !!! En plus le bruit est augmenté par temps de pluie et par réverbération des ondes sonores sur les façades des immeubles voisins ! Pour faire des mesures de bruit (et de pollution routière) sérieuses et précises, puis prendre des décisions ad hoc, ne faudrait il pas ?</p> <p>régulières sur plusieurs jours 24h/24h ?</p> <p>QY comme l'a fait le maire de BUC, (RD 938) des analyses relevant le bruit et la pollution à l'année, 24/24h (à BUC location pour une somme modique, de 10 000 Euros par an), pour avoir la "température exacte" de ces nuisances ?? (C) n'a pas répondu (pour quelles raisons ?) au Questionnaire des communes "bilan des actions proposées par les différents gestionnaires" sur les Mesures arrêtées au cours des 10 dernières années sur SQY - (pages 69 à 72/143) (comme par exemple cartes de bruits.....)PAGE 3/32 MESURES PROGRAMMEES DE LUTTE CONTRE BRUIT, DE GESTION DU TRAFIC, PAR L'ETAT, LES COMMUNES D'AGGLO. & SQY Mesures programmées par l'Etat, Page 79 On constate rien de très révolutionnaire ! entre autres : s secondaires à double sens, m (dont 397 m de tranchée couverte) qui n'est pas un "ENFOUSSEMENT DE LA RN10" comme écrit trompeusement tant de fois !!!, budgété en 2016 à 95 000 000 Euros, ne réduisant en rien ni le bruit (sauf sous la couverture) ni la pollution routière, ni la fluidité de la circulation (comme font exprimé tant de fois les Trappistes), projet en plus soumis à des arbitrages budgétaires annuels ! Mesures programmées par les communes et SQY Page 74 Comment dans les conditions de bruit (et de pollution) que nous connaissons actuellement allez vous faire pour, comme prévu, réduire de 20 % les émissions de gaz, à effet de serre d'ici 2020 (nous y sommes, et bientôt 2021) ? dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % (par an ?) alors que TRAPPES et les villes voisines voient leur population augmenter (multiplications des programmes immobiliers à SQY et à TRAPPES) Actions sur les routes pour réduire les nuisances sonores (et la pollution par particules) Page 90 A TRAPPES QU'EST IL PREVU DE FAIRE POUR CONTROLER LES FLUX DE TRAFIC ET LEUR NATURE, POUR DIMINUER LE BRUIT ET LA POLLUTION ??? ourds ? (32 000 par jour sur la RN 10 en traversée de Trappes, + sur RD912 et RD23), en orientant leurs flux vers des zones moins sensibles ? (comme par ex orientation du flux sur certains axes de la zone industrielle de Trappes Elancourt) l'essie o passer en zone 30, maximum 50 km/h sur RD 23, RD 912, RD36 et autres voies communales sensibles de la ville : Langevin, Stalingrad, etc.) ???o passer à 50 km/h, maximum 70 km/h, avec radars ! / pour la RD10 (sortie Autoroute A12, "Les IV Pavés du Roi" et entrée Trappes "La Fourche") / devenant RN10 dans la traversée des villes de Trappes, Elancourt, La Verrière-Maurepas, Coignières ????A TRAPPES ET DANS LES AUTRES VILLES, IL FAUT, POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ET LA POLLUTION entreprendre les travaux suivants :</p> <p>des voies à grande circulation et des voies ferroviaires, comme des : o murs anti bruit et/ou merlons (comme à Plaisir et St Nom la Bretèche) et non comme à Trappes et son ridicule mur Casanova de 2 m de haut en parpaing (qui nous a coûté 478 000 Euros TTC) !!! qu'il faut renforcer phonétiquement (le surélever ? le doubler ?) o murs de protections acoustiques végétales vertes en toutes saisons, très esthétiques , économes en emprises, peu onéreux, très bénéfiques pour la biodiversité et anti polluants En "collant" ces protections au plus près des infrastructures, et en les séparant bien des voies piétonnes et cyclistes privés et publics, pour lutter contre le bruit, la chaleur, la pollution</p> <p>sont pas possibles (arbres, bosquets, buissons de plus de 2 mètres) en réduisant, ou interdisant l'urbanisation, la bétonisation, à ces endroits critiques (bâtements à usage d'habitation, ou publics) (inclination et aide à l'isolation pour le privé), mise en place sur les départementales et nationales, en partenariat avec l'Etat et la Région, d'endroits phoniques routiers (minces/ très minces/ ultra mince), qui réduisent le bruit de 4 dB(A) comme par ex. NANOSOFT de COLAS déviation des poids lourds en transit dans la zone industrielle de Trappes-Elancourt (ou ailleurs) galopantes des villes de SQY, plus particulièrement de TRAPPES, qui dispose déjà de très peu d'espaces verts intramuros, en privilégiant les végétaux partout. Exemple à TRAPPES, protéger du bruit en "verdissant" tout ce qui longe d'est en ouest la RN10 et les voies communales latérales: Stalingrad Nord et Sud, et proches.... (parking de l'ancienne poste principale, stade Gravaud, prairie de fauche entre rue Casanova et N10/RD23 etc., etc.) ainsi que les autres voies bruyantes et polluées comme les départementales: RD23, RD912, RD36, sans oublier les voies riveraines du réseau ferroviaire. C'est excellent de développer le covoiturage, les transports en commun propres, ou autres moyens de transports innovants (comme le monorail), les transports alternatifs, de réhabiliter les centres villes avec des commerces traditionnels, les déplacements en vélos, à pied, trottinettes.... d'encourager le télétravail !, mais tous ces efforts ne feront pas vraiment baisser le trafic du fait de l'augmentation constante de la population et par conséquent du trafic routier (véhicules légers et poids lourds (au détriment du ferroviaire)).</p> <p>Donc le bruit, et la pollution ne cesseront d'augmenter !!! LE MEUX, LE PLUS EFFICACE, POUR TOUS, RESTE LE REEL ENFOUSSEMENT COMPLET DE LA NATIONALE 10 DE COIGNIERES A TRAPPES (et non une tranchée couverte de 397 m au niveau de la mairie de Trappes) !!! SERONS NOUS ENFIN ENTENDUS ???? CHAQUE SAINT QUENTINOIS DOIT POUR SA SANTE, SON BIEN ETRE, ETRE REELLEMENT PROTEGE PAR DES MESURES DE REDUCTIONS DE NUISANCES SONORES, SANS "FAVORITISME", NI "DISCRIMINATION" ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DES PAVILLONS DE LA RUE DANIELLE CASANOVA (Cité Nouvelle)</p> <p>Association n° W7840060004 27 rue Danielle Casanova 78190 TRAPPES</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
36	ELANCOURT	Bruit routier			Association	<p>Le projet de PPBE présente un relevé sonore et nous pouvons identifier 9 zones géographiques à Elancourt.</p> <p>Zone 1 : N12 qui borde la clef St Pierre</p> <p>Zone 2 : Avenue de Chevrouse qui donne accès à la N12 et qui sépare Plaisir de la clef St Pierre</p> <p>Zone 3 : Avenue Marcel Dassault qui sépare la colline et le centre de la clef St Pierre</p> <p>Zone 4 : route du Mesnil puis route des Gâtines (D58) entre le rond point de France Miniature et la clef St Pierre en passant par le village</p> <p>Zone 5 : Boulevard André Malraux entre le rond point de la Boissière à Trappes et le rond point de France Miniature qui longe le quartier du Berceau.</p> <p>Zone 6 : Entre Maurepas et le rond point de France Miniature : Boulevard du 19 mars 1962, Rond point des lions, Boulevard du 8 mai 1945 et Boulevard Bernard Gregory</p> <p>Zone 7 : Avenue de la Vill Boissière.</p> <p>Zone 8 : Route de Dampierre puis route du Mesnil: De la sortie de la N10, via la Commanderie des Templiers, entre la coulée verte et la</p> <p>Zone 9 : N10 qui borde les quartiers de la Villedieu et de la Commanderie</p> <p>Des propositions d'amélioration : Vous trouverez ci- suite le cadre de vie et de circulation.</p> <p>Le trafic est un trafic de contournement (lien N10-N12) qui impacte plusieurs zones dans notre plan. Un projet intercommunal, départemental et ce trafic.</p> <p>la ville peuvent travailler et militer.</p> <p>Limitation de vitesse : La baisse des limitations de vitesse a un impact réel (voir sur https://www.bruitparif.fr/bruitparif/). Ainsi sur la zone 5, la baisse de la vitesse (de 70 à 50km/h) pourrait limiter fortement les brusques accélérations des véhicules et aurait un impact positif pour les riverains, notamment pour le quartier du Berceau et la traversé du village via CD 58.</p> <p>Alternatives aux ralentisseurs : La mise en place de ralentisseurs également source de nuisances sonores. Selon les configurations des voies, des études pourraient les remplacer par la mise en place</p> <p>Mise en place de radars pédagogiques : Pour limiter la vitesse, moins de vitesse, moins de nuisance, les radars pédagogiques permettent de faire prendre conscience aux automobilistes de leur vitesse réelle.</p> <p>Mise en place de feux intelligents qui passent au rouge en fonction de la vitesse des véhicules, malheureusement ils seraient encore illégaux à ce jour (voir sur le site Capital)</p> <p>Modification des enrobés</p> <p>Lutter contre les véhicules bruyants: Des équipements « Méduses » peuvent détecter les véhicules trop bruyants (particulièrement certains 2 roues), à voir sur le site BruitParis</p> <p>excès de vitesse. Elles doivent être remises en cause et étudiées au cas par cas afin de préserver la fluidité de circulation en heure de pointe.</p> <p>liser ces isolations.</p> <p>JC</p>	<p>A partir des résultats de la cartographie, l'ensemble des habitations et établissements supposé en dépassement de seuil a été repéré.</p> <p>Un regroupement par voies a été réalisé. L'ensemble de ces zones est présenté sur la carte n° 9 page 34.</p> <p>Il est possible de retrouver, par exemple, l'avenue Marcel Dassault ou encore la N10.</p> <p>Certaines zones mentionnées dans l'observation ne présentent pas de bâtiments en dépassement de seuil réglementaires.</p> <p>Plusieurs des actions proposées dans cette observation vont dans le même sens que celles présentées au PLD, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'offre de transports collectifs - Réorganiser le réseau de bus - Adapter la ville aux transports en commun - Prendre la voirie cyclable - Réaliser un plan intercommunal de stationnement, - ...

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
50	GUYANCOURT	Bruit routier			Particulier	Je constate un développement continu des nuisances sonores de la circulation routière. En permanence notre environnement est saturé par un bruit de fond important de circulation. Enormément de camions et de bus. Notre ville est saturée par les allers retours des personnes travaillant en entreprise. Des milliers de salariés de Bouygues, Renault et de nombreuses entreprises circulent sans cesse dans notre ville. J'ai envie de quitter la ville à cause de cela et pour préserver ma santé et ma qualité de vie.	Une majorité des actions prévues dans le cadre du PLD ainsi que celles prévues au PLUI contribueront à une réduction des nuisances sonores. SQY va prochainement se saisir de la compétence pour l'installation de recharge de véhicules électriques, ce qui devrait se traduire par un déploiement de bornes de recharges à l'échelle de l'agglomération et faciliter l'usage des véhicules électriques moins bruyants.
7	VOISINS LE BRETONNEUX	Bruit routier - 2 roues			Particulier	Je réside au Centre Village de Voisins le Bretonneux. C'est assez calme en général. Le calme est malheureusement rompu de façon brutale par les traversées du Village par des motos mal réglées qui se dirigent vers la Vallée de Chevreuse en période de beau temps. Ces motos au pot mal réglé nuisent à la tranquillité de nos balades en Vallée également. Nous aimerions un respect de la législation afin que le niveau sonore de certains de ces véhicules ne dépasse pas la tolérance permise. Merci à nos amis les motards de faire régier vos engins. Pourrait-il être mis en place des mesures de bruit ?	Cela relève des compétences du Maire. La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021. Il est à noter que la RD91, avenue de la Pyramide, subit également fortement le bruit des nombreuses motos qui vont et viennent vers la vallée de Chevreuse le week-end. Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.
48	GUYANCOURT	Bruit routier - Ambroise Croizat - 2 roues		SQY	Particulier Bien cordialement daniel GENTON	la circulation dans la rue Ambroise Croizat à Guyancourt est importante aux heures classiques...On peut (doit) s'y faire...Cependant il existe des nuisances sonores insupportables dues aux engins à deux roues pilotés de manière irresponsable, sans aucune répression (??!!). Est-il envisageable d'automatiser le relevé des infractions comme cela se fait pour la vitesse ? N'étant, par nature pas répressif mais plutôt préventif et éducatif, je dois avouer que dans le cas des nuisances sonores dues aux engins motorisés.	nombreux aménagements ces dernières années (réfection de la voie, zone 30, éléments ralentisseurs, radars pédagogiques etc.) pour limiter la vitesse des automobiles et des deux roues, sécuriser les cheminements des piétons et limiter les nuisances sonores. Un rappel des bonnes conduites peut de nouveau être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.
24	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	Bonjour, je ne puis donner mon approbation au projet de PPBE de SQY pour les raisons suivantes: J'habite une maison dans la résidence des Patios en contrebas du boulevard André Malraux et à ce titre, je suis victime, comme beaucoup d'autres habitants riverains (Le Hameau des collines, le Vieux Village) de l'augmentation incessante du trafic routier. Malgré trois pétitions et un historique de cette situation remontant à 1995 (voir le programme du candidat Fourgous), rien n'a été entrepris pour remédier à cette situation. Ou plutôt, si: Un courrier envoyé comme par hasard nominativement aux signataires de la dernière pétition le 2 mars 2020 par le maire d'Elancourt et président de SQY, soit quelques jours avant le 15 mars, 1er tour des élections municipales! Le procédé était pour le moins osé! Nouvelle promesse électorale donc: "J'ai commandé à mes services l'étude d'un mur antibruit spécifique". A noter que cette promesse pré électorale n'intervient jamais que 25 ans après la 1ère du même candidat. Qu'a-t-il fait ou fait faire en 25 ans? Rien. Et en examinant le PPBE de SQY, je constate que toujours rien n'est prévu pour cet axe, alors que dans le PPBEi de janvier 2019 en page 8 au paragraphe VIII ELANCOURT, il était question des nuisances sonores que subissent les habitants du nord du boulevard André Malraux. Sans doute un oubli? C'est pourquoi, tant que le boulevard André Malraux ne sera pas intégré dans ce PPBE, je ne pourrai l'approuver. Chacun a bien compris depuis longtemps que les promesses électorales n'engagent que ceux qui y croient, mais 25 ans de promesses, c'est tout simplement se moquer des électeurs. Didier FOURNIERET Ancien Président de l'AFUL Les Patios Président d'Honneur de L'AFUL Les Patios	D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
26	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Se référer à la pétition des résidents quartier du Berceau du 21/01/20 remise à M. Fourgous le 23/01/20 concernant la demande d'un mur anti bruit et anti pollution. (voir PJ)</p> <p>Réponse de M. Fourgous le 2/03/20 reconnaissant les nuisances sonores causées par le passage des véhicules de la R12 et du le Boulevard André Malraux et s'engageant à faire effectuer "l'étude d'un dispositif anti bruit spécifique" (voir courrier en PJ).</p> <p>Problèmes rencontrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - passage intensif des véhicules jour et nuit (voiture, camion, moto...) - non respect de la limitation de vitesse (demande radar tronçon) - revêtement de chaussée ancien et donc non adapté au passage intensif - habitation très proche de la route, manque de végétaux pour couper le son <p>Situation en constante dégradation depuis plusieurs années, qui va s'accroître avec les futurs projets comme les travaux d'entassement de la N10, commissariat du futur, JO2024 et aménagement du quartier des 4 arbres...</p> <p>Qualité de vie détériorée, mal être, stress et perte de valeur de notre maison.</p> <p>Il est urgent de trouver des solutions pour retrouver une qualité de vie à Elancourt Village</p> <p>Merci, Cordialement</p>	
27	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Je ne peux approuver le PPBE car:</p> <p>Les nuisances concernant le Bd André MALRAUX du Rd point de LAUBACH à TRAPPES ne sont plus prises en compte et pourtant!!</p> <p>Monsieur FOURGOUS, Maire d'Elancourt et Président de SQY vous aviez promis:</p> <p>-En 1995, en tant que candidat, vous avez dans votre programme, fait un copier-coller du programme du Maire de l'époque concernant le déplacement de l'accès au Bd A. Malraux venant de la RN 12 qui deviendrait alors une piste cyclable.</p> <p>- Une butte de terre avait alors été réalisée le long du Bd, mais n'a jamais été terminée, (manque de terre certainement) ? De toute façon elle n'apporte pas grand chose.</p> <p>-En 2019 SQY a fait effectuer des mesures de bruit sur 24 heures au niveau de mon pavillon: Mesures prouvant les valeurs des nuisances sonores !!!</p> <p>RIEN n'a été fait en 25 ans</p> <p>Quand pensez vous tenir vos promesses !!!</p> <p>Même si maintenant vous n'habitez plus les Patios</p> <p>ROCHE André Elancourtois depuis 1970</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
28	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SOY	Particulier	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Voilà plus de 20 ans que nous plaignons du bruit causé par la circulation sur le boulevard André Malraux à Elancourt, dans la partie qui longe notre résidence, entre les ronds-points de Laubach et de la Boissière. Ce bruit est particulièrement gênant à la belle saison, quand nous aimerions pouvoir profiter de nos jardins ou simplement laisser les fenêtres ouvertes. A certaines heures de la journée, surtout quand le vent souffle dans notre direction, nous sommes obligés de rentrer et de fermer les fenêtres.</p> <p>J'ai signé plusieurs pétitions, et malgré les promesses des élus, rien de concret n'a été réalisé afin de minimiser les bruits. , avec tous ces imitation à 70 km/h, et qui engendrent une pollution croissante</p> <p>Le présent projet de PPBE porté à la connaissance d ion que personne ne s'intéresse sérieusement à ce problème, pourtant connu du maire d'Elancourt depuis...25 ans !</p> <p>Anne Marie SICHEL Résidence les Patos - Elancourt</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patos sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec le R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
42	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux		SOY	Particulier	<p>Bonjour, résidant près du parc France Miniature, nous avons remarqué un changement brutal dans le mode de circulation ces dernières années, en effet, les routiers préfèrent sortir de la N12 et passer par le boulevard André Malraux jusqu'au niveau de la commanderie pour récupérer la N10 et éviter les bouchons à l'entrée et à la sortie de Trappes. Du matin au soir, les camions en tous genres des livreurs très pressés aux routiers très chargés passent par cette "déviation bison futé" grâce à Waze et autres GPS!!</p> <p>L'arrivée au rond-point de Laubach se fait de façon brutale et les conducteurs inconscients sur ce boulevard avec des vitesses proches des 100KM/H (encore plus vite que sur la N10 ou N12).Un radar mobile serait même conseillé pour limiter les chocs / accidents au niveau du rond-point. Les conducteurs ne s'arrêtent même plus pour laisser passer les enfants qui se rendent à l'école du berceau (en tous passage du rond-point). Que dire des motards et pilotes du week-end qui se font un plaisir à faire des pointes sur l'axe N12 jusqu'au rond-point André Malraux et pétaradant avec des grosses cylindrées "non homologuées".</p> <p>Bref un mur anti-bruit coûterait trop chère à mettre en place sur ce long boulevard mais des chicanes, radar comme celui qui se trouve proche de la Mairie d'Elancourt, des ralentisseurs comme ceux mis en place à Maurepas seraient une bonne avancée en matière pour limiter et réduire le bruit sur ce boulevard devenu malgré nous une N10/N12 BIS.</p>	
45	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux		SOY	Particulier	<p>Depuis 1988 nous habitons la résidence Vieux Village construite au débouché de la N12 à l'entrée d'Elancourt Village. Au fil des années nous constatons que le trafic routier sur cet axe est de plus en plus important et ne cesse de croître du fait de l'urbanisation continue sur Elancourt et Maurepas. Cet axe est aussi utilisé pour éviter les autres grands axes (RN10 et RN12). En conséquence la nuisance sonore au niveau de la résidence est de plus en plus importante et continue à toute heure de la journée et de la nuit. Des demandes de mur antibruit ont été faites auprès de la municipalité sans succès et une pétition a été remise à Monsieur FOURGOUIS le 23 janvier 2020 pour renouveler cette demande mur anti-bruit et anti pollution.</p> <p>Aujourd'hui nous renouvelons notre demande pour qu'elle soit prise en compte dans les actions du PPBE.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
20	ELANCOURT	Remarques générales - Bruit routier	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Il faut habiter ce quartier pour ressentir les nuisances, qui depuis 25 ans pourrissent la vie des riverains du boulevard André Malraux et des résidences avoisinantes.</p> <p>Les nuisances routières sont à présent abordées lors des négociations des biens et elles pénalisent les vendeurs.</p> <p>de ceci et de cela, qui projette de construire un SupraSQY qui coûte des habitants</p> <p>concitoyens payent des impôts, non pas pour des jouets éphémères et inutiles, mais pour leur confort et leur sécurité.</p> <p>-on pas en capacité de régler les problèmes :</p> <p>- En faisant simplement respecter la réglementation (vitesses, bruits des motos, limitation en tonnage) ?</p> <p>- En rénover les revêtements de voiries comme cela se pratique ailleurs ?</p> <p>te du maire début mars 2020), et certaines zones dites de « ressourcement-espaces verts à protéger » existantes dans le précédent PPBE ont simplement disparues de la nouvelle version.</p> <p>itation des habitants.</p> <p>Pascal ROSSI ELANCOURT Question subsidiaire :</p> <p>nées ?</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
40	ELANCOURT	Bruit routier - R12		SQY	Particulier	<p>Bonjour</p> <p>Nous habitons depuis 32 ans au 26 rue du capricorne à Elancourt.</p> <p>A l'extrémité de mon jardin , passe la route départementale R12 (voir fichier joint). Nous avons constaté une forte dégradation de notre qualité de vie à cause du bruit occasionnée par cette route .Cet axe permet aux personnes venant de Paris ou de Dreux de rejoindre Elancourt et Maurepas ainsi que France Miniature (quand le parc est ouvert)</p> <p>Il y a sans cesse des voitures, des camions ainsi que des motos qui nous oblige à ne pas profiter de notre jardin la nuit, l'été , les fenêtres doivent être fermées hermétiquement</p> <p>Une pétition a été faite au niveau de notre résidence et de la résidence voisine , pour le moment sans conséquence bien que le maire mr Fourgous soit conscient du problème mais la route est une route départementale</p> <p>Vu la géographie des lieux , serait il possible de faire comme sur la nationale 10 , un mur de pierres (voir fichier joint) suffisamment haut pour que l'on retrouve une certaine sérénité à vivre à Elancourt</p> <p>Merci d'avance si vous pouvez avoir une action</p> <p>Cordialement Gilles et Véronique PILLET</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
46	ELANCOURT	bruit routier - R12		SOY	Particulier	<p>Bonjour, habitant depuis 6 ans à Élan-court Village (chemin des cotes), les nuisances sonores de la R12 sont jour et nuit. Tant par les camions en pleine accélération pour monter la cote, les jointures du pont trop bruyantes, les motos qui se font plaisir. La limitation de vitesse n'est absolument pas respectée.</p> <p>La construction d'un dispositif anti- point de Laubach. Les véhicules ne respectent pas les passages piétons, ne s'arrêtent pas pour laisser passer les enfants qui se rendent aux arrêts de bus.</p> <p>Pour nos enfants et pour l'ensemble des piétons, il est urgent de sécuriser ce rond point. Faut-il qu'il arrive un drame pour faire bouger les choses ?</p>	
57	ELANCOURT VILLAGE	Bruit routier - R12	R12		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de nous donner la possibilité de nous exprimer en ce qui concerne les nuisances sonores.</p> <p>Je souhaite insister LOURDEMENT sur la R12 dont le trafic routier est en constante augmentation de jour comme de nuit.</p> <p>chemin des Côtes (situé sur le versant opposé au lotissement le Vieux Village photo 1 en PJ).</p> <p>résonance. Il reçoit, amplifie et propage le bruit, notamment avec les poids lourds de plus en plus nombreux.</p> <p>Un mur antibruit comme annoncé par Monsieur Fourgous dans le courrier en pièce jointe de mars 2020 aurait donc un vrai sens GLOBAL pour la qualité de vie des Elancourtois.</p> <p>Je reste à votre disposition pour vous éclairer sur place si besoin.</p> <p>Cordialement</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParl, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
54	ELANCOURT	Bruit routier - R12 - André Malraux	R12 - André Malraux	SQY	Particulier	<p>Bonjour, Comment approuver un plan qui ne prend pas en compte les nuisances journalières que nous subissons tous les jours ? Je réside depuis 2006 dans la résidence des Patios à Elancourt.</p> <p>Depuis, la Ces nuisances sont liées à la circulation sur le Boulevard André Malraux et sur la R12, cette magnifique rocade restée inachevée. négligeable.</p> <p>De Trappes-Elancourt, de e démolir à la construction de ces nouveaux bâtiments. Qui a donné son accord pour ces installations ? Qui a validé les permis de construire en acceptant la destruction de ces voies ferrées ?</p> <p>Désormais, esidents, confortablement installé dans son cocon doré. De compte. Alors il y a bien les promesses électorales, les études qui sont faites et qui sont très couteuses. En Il faudrait prendre en compte dans ces études que les situations se dégradent plus vite que les rapports ne sont livrés. Alors on nous met en avant le manque de moyens financiers.</p> <p>ne soit déjà Il y aura quoi ensuite ? Des motos ? Des vélos, trottinettes, gyropodes, gyropodes et autres engins électriques ? Adieu la tranquillité de nos belles balades !! -points sur Elancourt ? Notamment celui de la mairie avec sa fontaine et ses lions qui le découvrent, moi je trouve cela pathétique. Bien sûr il</p> <p>es bâtiments du commissariat actuel ? Ne suffisent-ils pas tout simplement moyennant une restauration ? Sont-ils actuellement tous utilisés ? Quel impact aura-t-il sur les nuisances sonores ? La liste pourrait être encore beaucoup plus fournie. Les moyens financiers ils existent bien. Il ne -bruit qui sera efficace et durable dans le temps.</p> <p>problèmes de circulation, de bruit et de pollution. QUE FAUT-IL FAIRE, BON SANG, POUR ETRE ENTENDU !!! ???? Alain Lessauvage 5 rue des Bergeronnettes 78990 Elancourt</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
68	ELANCOURT	Bruit routier - R12 - RD23	RD23 - R12		Particulier	<p>Depuis que je télé-travaille, je peux observer les nuisances sonores et vibratoires toute la journée. Le bruit continu du trafic ainsi que les pics sonores et vibratoires liés au passage sur cette voie sont très désagréables voir pénibles à supporter à certains moments, surtout quand mes moins de trafic. J'aspire à retrouver niveau en dessous du seuil réglementaire des 65dB (+ zone modérée +) mais à la longue le bruit est usant. res montrent un pas possible actuellement.</p> <p>en discussion sur la table au prochain plan dans 5 ans. Les experts technique dans ce domaine pourront peut-être même trouver des solutions peu coûteuses : par exemple limiter la traversée du pont pour les gros camions, modifier les limitations de vitesse pour fluidifier la circulation et donc limiter le bruit, mettre une végétation filtrante, Je vous remercie par avance de la prise en compte de mes observations.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
61	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux		Particulier	<p>Je demeure à Elancourt, résidence des Patios, depuis 1975. J'ai assisté au cours des 45 dernières années à une dégradation progressive de l'environnement et à la détérioration de la qualité de vie dans cette ville dont nos élus nous ont tant vanté le caractère rural.</p> <p>De la ruralité il ne reste rien. Les chantiers immobiliers qui sortent de terre de partout ne font qu'augmenter le trafic routier alors que les infrastructures routières demeurent inchangées.</p> <p>Les nuisances qu'il génère, bruit et pollution, sont entre autres devenues insupportables sur le boulevard Malraud qui longe notre résidence. La crise sanitaire que nous traversons n'a fait qu'intensifier le phénomène sans que je puisse l'expliquer. Il n'était déjà plus possible de profiter de son jardin ni de laisser les fenêtres ouvertes car le trafic est le plus souvent ininterrompu, et le nombre de camions circulant sur cette voie est impressionnant! Fait nouveau, le bruit de la circulation est désormais perceptible fenêtres fermées. Aux heures de pointe il est difficile de traverser le rond-point de Laubach comme celui du vieux village ce qui atteste également de la densité du trafic.</p> <p>Elancourt présente aujourd'hui tous les inconvénients d'une banlieue de la grande couronne sans offrir les avantages d'une vraie ville avec un cœur de cité vivant et dynamique.</p> <p>Il est indispensable de remédier sans plus attendre au problème des nuisances sonores et de pollution liées à une circulation routière intensive. Une réflexion de la chaussée du boulevard Malraux nous a été annoncée. Le coût en est très élevé et sa programmation bien trop lointaine. Des mesures moins coûteuses et plus rapides à mettre en place sont envisageables. Pourquoi ne pas abaisser la vitesse sur cette portion du boulevard alors que de l'autre côté du rond-point de Laubach la vitesse y est limitée à 50 à l'heure? Aux portes d'Elancourt la ville de Plaisir a protégé les riverains avec des murs antibruit. Pourquoi ne pas mettre cette solution en œuvre? Les impôts locaux sont élevés dans notre commune, à ce titre aussi les administrés sont en droit d'attendre une résolution du problème. De tous bords on ne parle plus que d'Ecologie, à quand le passage à l'acte?</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
75	ELANCOURT	Bruit routier - vibrations	Boulevard André Malraux	SOY	Particulier	<p>Le bruit des véhicules passant au niveau du pont est très présents lorsque nous sommes sur notre terrasse.</p> <p>De plus, lors de passage de poids lourds, nous entendons des vibrations dans les murs, qui nous semblent liées aux vibrations du pont.</p>	
58	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue de l'Europe	Avenue de l'Europe		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>La source de bruit la plus pénible dans mon quartier est celle venant de la circulation automobile et des motos. La vitesse est limitée à 50 km/h dans l'avenue de l'Europe. Qui respecte cette limitation? A quoi bon édicter des limitations si personne ne les fait respecter? Ou sont les policiers? Pourquoi, en plein confinement, a-t-il fallu supporter des rodéos nocturnes à moto, faits en toute impunité?</p> <p>Puisque dans ce pays, la police est invisible, alors il faut des dispositifs de ralentissement vraiment efficaces et des contrôles de vitesse automatisés. Certains maires se donnent vraiment les moyens de lutter contre ces incivilités: par exemple la mairie de Buc, où les dispositifs de ralentissement me semblent dissuader les plus inconscients.</p> <p>Il serait bon que les actuels élus de la CASQY s'en inspirent.</p> <p>Christophe Derras</p>	<p>Cela relève des compétences du Maire. La Police Municipale de Guyancourt effectue régulièrement des interventions sur la voie publique en relation avec ce type</p> <p>Depuis le début de cette année, 15 interventions ont été effectuées, 5 conducteurs de mini-motos ont été interpellés en un mois dans plusieurs quartiers de la ville, grâce à un travail conjoint entre la Police Municipale et la Police Nationale. Quatre engins ont été limités</p> <p>phénomène, ni responsable des décisions de justice qui peuvent être rendues à entamées pour ce genre de fait.</p> <p>Un courrier, signé de François Morton ainsi que des autres Maires de SOY, a été adressé à Monsieur le Ministre de</p> <p>informés que la circonscription de sécurité publique dont dépend Guyancourt va connaître en 2021 une augmentation de 23 policiers.</p> <p>La Ville de Guyancourt poursuivra par ailleurs ses actions de sensibilisation et de</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
55	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes - 2 roues	Avenue des Garennes		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Sans nul doute que la communauté SOY procède à une évaluation de l'intensité du trafic routier et des nuisances sonores qu'il induit. Sans nul que cette évaluation a permis de faire le constat qu'il avait considérablement augmenté sur certains axes. L'avenue de Garennes à Guyancourt fait sans doute partie de ces axes.</p> <p>En effet cette avenue à 2x2 voies est bordée pour une petite partie par quelques entreprises côté " Batterie" puis jusqu'à Montigny et Voisins par de l'habitat composé de petits immeubles (Guyancourt-Les Saules) et de maisons (à Guyancourt quartier des Saules et Garennes). Cette partie de l'avenue particulièrement "toulante" produit les nuisances sonores les plus lourdes.</p> <p>Les nuisances sonores sont insupportables dès que fenêtres et portes de jardin sont ouvertes. Outre les contrevenants qui passent sur l'avenue à très vive allure (alors que la vitesse est limitée à 70km/h) parfois en 2 roues particulièrement bruyantes ou bolides, le trafic est intense même le we.</p> <p>En plus de la dégradation de l'air et des poussières noires à l'intérieur des habitats les nuisances sonores ne sont pas traitées par SOY alors que de nombreux habitants en souffre. De plus cet axe, l'avenue des Garennes coupe Guyancourt malgré la passerelle de Bouviers et les ronds- point surélevés.</p> <p>Propositions :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire respecter les limitations de vitesse et normes en matière de pollution sonore des véhicules à moteur sur l'avenue des Garennes - Projet de couverture de l'avenue des Garennes dans sa partie Guyancourt-Les Saules/Garennes - Sur la partie couverte qui reliera plusieurs quartiers de Guyancourt création d'espaces verts, piste cyclables, sentiers, squat park, etc - Assainissement de l'air par des puits de carbone proposés par Suez et Iaa start-up Fementalg (voir Gare de Poissy,Alésia, Colombes, etc.). <p>En espérant être entendu voire sollicité pour un éventuel projet</p> <p>Cordialement, B.FEERSPIL</p>	<p>L'axe des Garennes est effectivement une voie stratégique d'écoulement du trafic à l'échelle de SOY. L'évolution à venir du parc automobile vers des motorisations électriques réduira les émissions de polluant et le bruit. Par ailleurs, les actions prévues au PLD telles que l'amélioration de l'offre des transports collectifs et la réorganisation du réseau de bus permettront de réduire encore les nuisances. A noter que le réseau de bus amorce actuellement une transition vers des énergies propres.</p>
53	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes et de l'Europe	Avenue des Garennes et de l'Europe	SOY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>A lire le plan mis à disposition, je m'étonne que les deux avenues les plus passantes sur Guyancourt/Montigny et en particulier les zones non pourvues d'équipements anti-bruit (c'est le cas, av de l'Europe, au delà de l'étang du Moulin à Vent vers l'est, par exemple) ne soient pas considérées niveau priorités.</p> <p>Elles passent même, dans le secteur, derrière le Bd Beethoven qui ne supporte pas vraiment les mêmes trafics: Pour ce dernier, si des mesures ont été faites, elles ont pu être perturbées par les rodéos nocturnes de moto-cross et super-car louées par les cafés locaux, problème qui devrait trouver d'autres solutions...</p> <p>Niveau avenue des Garennes, les mesures de trafic datent également de 2013. Certes, dans la période actuelle, les ré-estimer est difficile mais il est quasiment certain qu'elles ne sont plus réalistes. De plus, des aménagements sont prévus au nord afin de fluidifier les accès depuis la N12. On voit donc se dessiner entre A12/N12/Garennes/D36 un axe desservant le plateau de Saclay en plein aménagement. Depuis la N10, via l'avenue de l'Europe, le trafic ne peut aussi que croître à court terme vers le plateau de Saclay.</p> <p>Étant à la croisée des avenues des Garennes et de l'Europe, je ne peux donc que m'étonner de voir que rien ne sera fait du côté ouest du rond-point/échangeur Garennes/Europe (le seul avec des habitations proches), comme cela a déjà été fait depuis longtemps côté est (au delà de l'étang du Moulin à Vent), surtout avec l'évolution prévisible du fait des aménagements en cours ou prévus alimentant ces axes majeurs.</p> <p>Cdt.</p>	<p>Le nouveau schéma directeur va renforcer dans le secteur le réseau cyclable en vue de permettre un meilleur report modal vers les modes actifs. Pour finir, les contrôles de vitesse devront être probablement renforcés par la police municipale pour faire respecter les vitesses.</p>
59	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes - Avenue de l'Europe	Avenue des Garennes - Avenue de l'Europe	SOY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Habitante du quartier des Garennes à Guyancourt depuis plus de 20 ans, je constate une augmentation très importante du bruit venant à la fois de l'avenue de l'Europe et de l'avenue des Garennes.</p> <p>Les nuisances sonores sont insupportables et entraînent fatigue, énervement en plus de la nuisance pollution.</p> <p>Sans solutions de votre part, nous envisageons un déménagement dans les années à venir.</p> <p>Cordialement</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
67	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - Avenue Nicolas About, de l'Europe	Avenue Nicolas About	SQY	Particulier	Bonjour, Merci	D'après les résultats de la cartographie de bruit, des habitations ont été repérées en dépassement de seuil potentiel. Seulement 2 habitations ont été repérées aux abords de l'Avenue Nicolas About et également 2 près de l'Avenue de l'Europe. Au regard, des résultats de la hiérarchisation des zones à enjeux, ces deux infrastructures sont bien identifiées comme des zones à enjeux "grandes infrastructures" mais n'apparaissent pas comme étant des zones à enjeux prioritaires. De plus, les 2 constructions le long de l'avenue About semblent être des abris de jardin en fond de parcelle.
30	ELANCOURT	Bruit routier - Boulevard du 8 mai 1945	Boulevard du 8 mai 1945	SQY	Particulier	Bonjour, J'ai 2 remarques et propositions. 1. Sur Elancourt et le boulevard du 8 mai 45 et son prolongement vers le boulevard du 19 Mars 1962 (vers Maurepas). Cette voie est à double voie, et génère ainsi beaucoup de bruit, car les automobilistes se dépassent à grande vitesse. Au delà du danger, cela augmente les régimes moteurs. Une solution simple et peu coûteuse pourrait être de condamner une voie, et de la réserver aux Bus, Taxis et vélo. L'expérience avait été tentée cet été, mais non reconduite (je n'ai pas compris pourquoi). 2. Dans le village, le revêtement fait beaucoup de bruit, surtout lorsqu'il pleut (je l'ai constaté lors de balade à pied et à vélo). Il y a aussi quelques camion qui passe (alors que c'est interdit). Des contrôles radars ou de tonnage automatiques devraient dissuader les comportements à risque et bruyant. Je vous remercie pour cette possibilité offerte de nous exprimer, nous citoyens de SQY. Loïc Bouquet	Cela relève des compétences du Maire. Un rappel des bornes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre. Les actions prévues peuvent permettre de réduire les nuisances routières du boulevard du 8 mai 1945 et du boulevard du 19 Mars 1962.
72	GUYANCOURT	Bruit routier - Boulevard Jean Jaurès - transport en commun	Boulevard Jean Jaurès	SQY	Particulier	Bonjour, nous avons contacté SQY pour signaler le bruit croissant sur le boulevard Jean Jaurès de Guyancourt, et le responsable nous a répondu que nous avions choisi de vivre en ville et que nous devons assumer. Or, notre résidence a été construite en 1976 et Guyancourt était un bourg de 2000 habitants. Nous y habitons depuis 1986 et nos voisins Boudeville depuis 1976. Depuis, un classement bruit a été créé pour les nouvelles constructions mais rien n'a été prévu pour protéger l'habitat existant. Principales nuisances pour nous : l'arrêt de bus Gérard Philippe (dont nous demandons le déplacement depuis 7 ans) et les camions qui traversent Guyancourt sans raison de desserte (c'était interdit lorsque nous avons acheté) cdt Catherine Allory	Les actions prévues au PLD telles que l'amélioration de l'offre des transports collectifs et la réorganisation du réseau de bus permettent de réduire les nuisances. La création de la piste cyclable en 2020 sur cette section de l'avenue Jean Jaurès s'est aussi accompagné de la pose d'éléments ralentisseur afin de réduire les vitesses et doit permettre ainsi de réduire le bruit à double titre : les vitesses et une offre cyclable et piétonne offrant des possibilités de report modal vers les modes actifs. La modernisation du matériel roulant des transporteurs (bus électrique ou à gaz) réduira significativement les nuisances sonores que peuvent ressentir les riverains au droit de l'arrêt bus.
47	MAUREPAS	Bruit routier - CD13		CD - SQY	Particulier	Bonjour, Nous avons constaté de plus en plus de nuisances sonores sur le CD13 depuis la construction de "TECO QUARTIER" : résonances dans les nouveaux bâtiments, beaucoup plus de circulation, limitation de vitesse non respectée, beaucoup plus de camion, etc..... Avez vous réalisé des mesures de nuisances sur le CD13 avant et après toutes ces constructions et le bétonnage de toutes les surfaces de la zone artisanale ?	Dans le cadre du PPBE, aucune mesure acoustique n'a été réalisée dans ce quartier.
52	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bruit routier - CD36 - 2 roues	CD36	CD - SQY	Particulier	Bonjour Rien n'a été fait ni envisagé contre l'augmentation constante de la circulation et donc de la nuisance sonore conséquente, le long du CD 36 entre l'entrée de Voisins/Guyancourt côté Chateaufort et Trappes. Qui plus est, des arbres devenus hauts ont été plantés au départ au niveau Voisins, mais jamais élagués et ils ne combrent pas le bruit mais cachent complètement le soleil. Le week-end ce CD 36 devient une piste d'exercès pour les motards (vitesse, motos en dehors des normes sonores). Aucun contrôle ! Aucun ralentisseur ! Différentes demandes à la mairie sont restées sans suite =c'est le problème du département, c'est le problème de l'agglomération...à laquelle siège en bonne position la Maire de Voisins.	D'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique, aucune habitation n'est considérée en dépassement de seuil potentiel le long de la voie RD36. Concernant la végétation présente le long des voies, celle-ci ne peut pas diminuer les nuisances routières mais permet d'en atténuer la perception. Le Conseil Départemental a en charge cette voie (RD), notamment au travers de son propre PPBE. SQY gère uniquement les accotements de cette voie. La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021.

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
62	PLAISIR	Bruit routier - Centre commercial Mon Grand-Plaisir			Particulier	<p>Riverain de la place Ida Nudel à Plaisir, j'attire votre attention sur les nuisances sonores liées à l'augmentation significative de la circulation suite à l'ouverture du centre commercial Mon Grand-Plaisir.</p> <p>En effet la sortie parking " toutes directions" de ce centre dirige un nombre important de véhicules sur la place Ida Nudel et le boulevard Leon Blum provoquant un engorgement constant du rond point Ida Nudel tous les week-ends. De nombreux automobilistes font un usage intempestif de leur avertisseur lorsqu'ils se retrouvent bloqués. Il en résulte une pollution sonore mais également olfactive pour l'ensemble des riverains du quartier.</p> <p>La solution simple serait de condamner la sortie de ce centre via la rue Pierre Maître.</p> <p>Déjà signalé à la Mairie plusieurs fois sans réponse.</p> <p>Vous remerciant de prendre en compte ce point.</p> <p>Cordialement</p> <p>Christian Hidiène</p> <p>En pj une photo prise un samedi après-midi depuis ma fenêtre</p>	<p>La commune de Plaisir est le gestionnaire de la rue Pierre Maître et la CASOY du Boulevard Léon Blum. Les accès ont dû être étudiés lors du projet (étude d'impact/étude de circulation). Toutes modifications des accès/sorties du Centre commercial doit faire l'objet d'une étude de trafic avant toute décision (commune, SOY, CC, secours...).</p>
69	ELANCOURT	Bruit routier - chicanes			Particulier	<p>Il n'y a pas de nuisances sonores là où j'habite.</p> <p>Je souhaite attirer votre attention sur les chicanes, suite à des observations ailleurs : si elles ne sont pas extrêmement bien signalées en amont et sur place, on peut ne pas les voir et buter dessus. Peut-être faudrait-il les surélever ?</p>	<p>Cet avis ne concerne pas directement une question acoustique, mais relève plus d'un problème de sécurité routière. La mise en place de ces aménagements est octroyée par le gestionnaire de la voirie et suppose certaines précautions (faisabilité technique selon les caractéristiques de la voie, fluidité du trafic, ralentisseurs ne provoquant pas de bruit supplémentaire...).</p>
60	Montigny Le Bretonneux	Bruit routier - Général Leclerc, N10 - Bruit ferroviaire	Avenue Général Leclerc - N10		Particulier	<p>L'avenue du général Leclerc sont très passantes et génératrice de bruit côté hameau de Montigny de bretonneux (entre plus d'autres localités dans montigny.)</p> <p>Je me demande si cela serait envisageable d'augmenter la végétation comme des arbres ou d'autres végétaux afin de réduire le bruit le long de cette voie ?</p> <p>Egalement Au milieu des voix pourrait être envisager l'ajout de végétation afin de faire barrière au bruit ?</p> <p>La N10 ainsi que le train sont générateur d'un bruit important et continu toute la journée, qui devient extrêmement pénible lors de conditions météo défavorables avec du vent et de la pluie.</p> <p>Par rapport à la ligne de train est-ce qu'il serait envisageable de construire un mur ou autre solution technique le long de la voie afin de réduire le bruit du passage des trains.</p> <p>Concernant le train également j'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi les trains klaxonne à chaque passage sur la ligne entre trappes et montigny...</p> <p>Merci d'avance pour votre travail afin de réduire cette nuisance qui nuit vraiment à nos vies.</p> <p>Cordialement</p>	<p>La mise en place de végétation au milieu ou aux abords des voies ne diminue pas les nuisances. Cela ne peut qu'atténuer la perception qu'en a le public.</p> <p>Concernant la N10, il appartient au gestionnaire de voie de prendre de telle décision en l'occurrence l'Etat, qui a son propre PPBE.</p> <p>Il en est de même pour les lignes de train qui sont gérées par SNCF Réseau, qui a son propre PPBE.</p>
51	GUYANCOURT	Bruit routier - Joseph Kessel	Joseph Kessel	SOY	Particulier	<p>Trop de bruit et trop de passage de camion et de bus sur l'avenue Joseph Kessel</p>	<p>Dans le cadre du PLD et de la hiérarchisation viaire, cette voie n'a pas vocation à recevoir une circulation prépondérante contrairement à la RD36 et à l'avenue de l'Europe. A ce titre des actions ont été entreprises sur la portion située à Montigny en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions ont contribué à réduire le bruit routier. Des actions complémentaires sur les autres portions de cette voie pourraient être entreprises à l'avenir.</p>
56	GUYANCOURT	Bruit routier - Joseph Kessel	Joseph Kessel	SOY	Particulier	<p>Habitant depuis 10 ans avenue Joseph Kessel à Guyancourt, j'ai pu constater une augmentation du trafic routier pour se rendre dans les zones d'activités de Vaisins le Bretonneux.</p> <p>Les gens préfèrent passer par cette voie et éviter les feux de la D36 qui est parallèle. Il en est de même pour les camions qui passent de plus en plus.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
29	ELANCOURT	Bruit routier - N10		Etat	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Sauf erreur de ma part je ne trouve rien sur l'installation de murs anti-bruit le long de la N10 entre le bassin de la nouvelle Amsterdam et la coulée verte (zone de l'ancien courtépalle)!</p> <p>Je suis surpris car il s'agit de la seule partie de la N10 qui n'a pas été traitée contre les nuisances de cette voie. Tout le reste a déjà été équipé ou le sera lors des réaménagements du aux enfouissements de cette route, mais rien pour cette section qui pourtant compte de nombreux logements gênés par la N10 ou la voie ferrée.</p> <p>Merci de prendre en considération ma réflexion.</p> <p>Cordialement,</p> <p>David BERREBY</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'Etat.</p> <p>A ce jour, aucune information venant de l'Etat nous indique que la mise en place d'un écran acoustique à cet endroit.</p>
31	ELANCOURT	Bruit routier - N10	N10	Etat	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>La butte séparant le square de Volendam de la N10 s'affaisse d'année en année. Quand j'ai emménagé ici, je ne voyais pas le trafic sur la N10. Maintenant, si cette "protection" diminue, les nuisances sonores ont augmenté.</p> <p>A quand la construction d'un mur anti-bruit le long du square de Volendam comme cela a été réalisé à d'autres endroits au bord de la N10? Pourquoi n'y avons-nous pas droit alors que d'autres l'ont? Nous sommes pourtant en bordure également. C'est assez incompréhensible que cette zone n'en soit pas pourvue.</p> <p>Cordialement</p> <p>Florence Faucon</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'Etat.</p> <p>A ce jour, aucune information venant de l'Etat nous indique que la mise en place d'un écran acoustique à cet endroit.</p>
4	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - N10 - Bruit ferroviaire	N10	Etat - SNCF	Particulier	<p>J'habite dans une résidence le long de l'avenue des prés. Pour nous le confinement du mois de mars a été un vrai bonheur audif : pas de bruit provenant de la N10 et peu de la voie ferrée ??</p> <p>En tant normal nous sommes obligés de fermer nos fenêtres (vive le double vitrage !) pour ne pas être obligé de monter le son de la télévision ...</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'Etat et les voies ferrées de la SNCF.</p>
8	PLAISIR	Bruit routier - RD30	RD30	CD	Particulier	<p>Bonjour</p> <p>Le mur anti bruit de la rd30 s'arrête au niveau de l'étang de la cranne , ceci a pour conséquence que la ballade autour de l'étang , un lieu normalement paisible se fait dans le bruit de la circulation...</p> <p>Je demande le prolongement du mur anti bruit , le long de l'étang de la cranne.</p> <p>Cordialement</p> <p>I G</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
41	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - RD36 - Transport en commun		CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Je réside à Montigny au croisement de la RD 36 et de l'avenue du plan de l'Eglise au niveau du rond point des aviateurs .</p> <p>Beaucoup de bus y circulent , quand ces derniers deviendront ils enfin tous électriques pour limiter le bruit ?</p> <p>Par ailleurs, les voitures roulent à vive allure, en sortant de la rd 36, ce qui constitue un danger pour les piétons et une nuisance sonore , tout comme le défilé des motards qui se rendent en vallée de chevruse aux beaux jours.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p> <p>Le matériel roulant e énergétique des bus. La restructuration du réseau de bus de 2018 a ainsi permis 422.432.424 depuis lors.</p> <p>Dan et tous les dépôts seront équipés en gaz ou en borne de recharge électriques.</p> <p>Compte-tenu de la grande distance à parcourir par les bus de SQY, le choix a été fait de privilégier une motorisation gaz, moins bruyante que la motorisation diesel, mais motorisés au gaz</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
34	PLAISIR	Bruit routier - RD58		CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Le doublement de la RN 30 (entre la RN 12 et PLAISIR) a créé un flux de véhicules sur la RD 58 - Route des Gâtines entre l' Avenue Marcel DASSAULT sur la commune d'ELANCOURT et ELANCOURT village. Les conducteurs relèvent la RN 12 et la RN 10 en empruntant cette Route départementale.C'est un flux continue de véhicules tout au de la journée et plus particulièrement aux heures de pointes le matin et le soir où il est relativement difficile de sortir ou d'entrer dans la résidence. J'estime ce flux entre 1000 et 1500 véhicules par heure.</p> <p>Bien que la circulation des Poids Lourds soit réglementée sur cet axe (interdit au plus de 3.5 T en montée et au plus de 12 T en descente) il n'est pas exceptionnel de croiser des poids lourds d'un tonnage supérieur à l'interdiction.</p> <p>Ce trafic constant engendre une nuisance sonore de l'ordre de 65 à 70 décibels.</p> <p>Serait-il possible de procéder à un comptage du trafic sur cet axe ?</p> <p>Cordiales salutations</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p> <p>Le non-respect de la limite de tonnage relève des compétences du Maire au titre de ses pouvoirs de police. Il lui revient de faire respecter par des contrôles des forces de l'ordre l'interdiction des poids-lourds en vigueur.</p>
43	ELANCOURT	Bruit routier - RD58		CD - SQY	Particulier	<p>Nous subissons les nuisances visuelles et sonores de la D58. Il faut penser aussi aux nuisances de pollutions.</p> <p>Un mur anti bruit et anti pollution devient urgent avec l'augmentation du trafic sur cet axe.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
63	ELANCOURT	Bruit routier - RD912 - RD23	RD912 - RD23		Particulier	<p>J'habite à cette adresse depuis mai 1988, je constate depuis cette date une AUGMENTATION ANORMALE DU BRUIT dû au passage incessant des CAMIONS, AUTOBUS, CARS, VOITURES, MOTOS, QUADS. Cela devient INSUPPORTABLE. Un mur ANTIBRUIT serait le bienvenu sur la D912 et une réduction de la circulation sur la D23. J'ai déjà écrit une lettre à la mairie d'ELANCOURT voici sans notamment au sujet du BRUIT. Merci de prendre ma demande en considération. Luc LEPORCHER le 03/02/2021</p>	<p>Cela relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p> <p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
49	ELANCOURT	Bruit routier - RD912 - vibrations	RD912	CD	Particulier	<p>Habitant à Elancourt Village nous subissons des nuisances sonores et visuelles à cause de la RD912. nos jardins sont en proximité directe de cette route qui est extrêmement passante avec les camions, moto et voitures. Le pont créé en plus de vibration et amplifie le bruit des véhicules. Une pétition avait été transmis à Mr Fourgous il y a 1 an en vue d'obtenir un mur anti bruit afin de préserver la tranquillité du village elancourt mais cela n'a pas abouti.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
13	TRAPPES	Bruit routier - RN10	N10	Etat	Association	<p>Et TRAPPES !!!</p> <p>Que dire de Trappes, traversée par une N 10 autoroute de 80 000 véhicules/jour dont 40% de camions internationaux.</p> <p>Qui a validé ce projet pharaonique et absurde de 1 300 000 Euros minimum pour ne même pas améliorer la circulation.</p> <p>Projet avec 2 ronds-points à chaque extrémité de chacun à feux. Il est sûr que cela va supprimer les bouchons !!!</p> <p>Ne parlons pas de la pollution respirée par 5 écoles, 1 Maison de la Petite Enfance et un stade riverains de cette nationale.</p> <p>Et la pollution sonore que prennent en pleine face tous les riverains de la N 10 et en particulier les habitants de la rue Danielle Casanova. A cette pollution sonore des véhicules, il faut rajouter le bruit de la SNCF, tout cela au bout de notre jardin.</p> <p>Je n'ai pu entendre les oiseaux que 2 fois depuis 1982, année où j'ai emménagé rue Casanova : 1 fois lors du déminage d'une bombe en 2003 et 1 fois lors du premier confinement.</p> <p>Nous avons en moyenne bien plus de 70 dB tous les jours et 60 dB la nuit.</p> <p>Ce n'est pas un mur de parpaing de 1 m 80 de haut qui peut changer la situation !!!</p> <p>La DIRIF est responsable du projet proposé par l'ancien Maire et validé par le Préfet Mr BROT.</p> <p>Il est cité dans le PROJET PPBE-38DE06-EN 11272 page 79 : "la réalisation de cette action reste soumise aux arbitrages budgétaires annuels". J'aimerais savoir ce que veut dire cette phrase en période de grande précarité pour un grand nombre de citoyens.</p> <p>Soyez honnêtes Messieurs, vous ne voudriez pas habiter un tel endroit.</p> <p>Si il y a projet, Messieurs changez ce projet par un TUNNEL traversant TRAPPES en totalité.</p> <p>ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE LA RUE DANIELLE CASANOVA</p> <p>CREEE LE 20 AVRIL 1952</p> <p>N° W 7840060004</p>	<p>plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relier et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de de réaliser son propre plan de prévention du bruit.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
38	TRAPPES	Bruit routier - RN10		Etat	Particulier	<p>bonjour</p> <p>est il possible de réduire le bruit de la RN 10 au niveau du quartier de la Boissière ?</p> <p>les riverains ne peuvent plus profiter de leur terrain ni ouvrir leurs fenêtres coté N10 trop de bruit ,pollution etc ...</p> <p>merci cordialement</p>	<p>plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relier et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de de réaliser son propre plan de prévention du bruit.</p>
44	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - RN10, A12 - bruit ferroviaire		Etat - SNCF	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Nous subissons des nuisances sonores constantes et au quotidien de la N10 et A12 ainsi que de la ligne de train N et U. Cette nuisance est également perçue dans le parc ainsi que l'école du poirier saint martin. Il devient urgent d'agir.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'Etat et les voies ferrées de la SNCF.</p>
39	TRAPPES	Bruit routier - Rue Port-royale - Bruit ferroviaire		Commune	Particulier	<p>J'habite allée des Yvelines, Coté chambre : proximité de la rue Port-Royale</p> <p>L'été, malgré la canicule, il est impossible de dormir la fenêtre ouverte, en effet la rue Port Royal est comme un caisson, amplifie le bruit généré par le trafic routier, plus le passage obligé des pompiers alarme hurliante. Serait-il possible de désenclaver la circulation sur cet axe routier ? Un autre pont, un peu plus loin par exemple ?</p> <p>Ou côté salon, ce sont les trains. Les trains TER roulant à 150 ou 160 km/h générant un bruit sifflant, les trains lignes N ou U avec les vieux modèles de voitures et étant assez bruyants ou au milieu de la nuit, le fret. Ou mieux, la maintenance des voies.</p> <p>Serait-il possible de construire un mur anti-bruit le long de la voie ferrée ?</p> <p>D'avance merci</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les voies ferrées relèvent de la SNCF.</p> <p>Cependant, consciente des nuisances sonores occasionnées, la ville se propose pérennes.</p>
12	ELANCOURT	Bruit routier - Transport en commun		SOY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Nous</p> <p>chez nous, plus que le bruit du bu</p> <p>Cordialement</p>	<p>La gestion des transports en commun est de la compétence de la Communauté d'Agglomération. Le son doit être suffisamment fort pour être entendu même lorsque le bus est plein.</p> <p>Cette remarque sera remontée aux transporteurs afin d'améliorer le volume sonore.</p>
15	ELANCOURT	Bruit routier - Transport en commun			Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Mon appartement est situé proche d'un arrêt de bus (gay lussac, elancourt)</p> <p>Nous avons remarqué qu'il n'y a pas d'uniformité de volume entre chacun d'eux. Certains peuvent être tellement forts que nous pouvons comprendre la bande sonore de chez nous fenêtre fermées. Certains sont plus ténus. Le problème est également présent lors des premiers passages matinaux des bus, aux alentours de 08h00.</p> <p>Serait t'il possible d'uniformiser ce volume sonore, de façon à ce qu'il soit audible surtout dans le bus?</p> <p>Serait il possible de faire une différence selon les heures (moins fort pour les bus le plus matinaux)?</p> <p>en vous remerciant pour votre travail.</p>	<p>La gestion des transports en commun est de la compétence de la Communauté d'Agglomération. Le son doit être suffisamment fort pour être entendu même lorsque le bus est plein.</p> <p>Cette remarque sera remontée aux transporteurs afin d'améliorer le volume sonore.</p>
3		Remarques générales			Particulier	<p>Le bruit ambiant est une véritable pollution sonore. Cela est néfaste à la santé psychique et physique des habitants.</p> <p>La circulation, les entreprises, les travaux (nécessaires et inévitables) en conviens des solutions doivent être trouvées pour rendre les villes moins invivables.</p>	<p>La réalisation de ce PPBE permet d'obtenir un diagnostic acoustique du territoire concernant les sources de bruit de transports et des industries bruyantes afin d'objectiver les données, de hiérarchiser les problématiques et d'apporter des solutions efficaces, notamment sur les zones à enjeux prioritaires.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
70		Remarques générales			Particulier	<p>de nuisances sonores dangereuses pour la santé des habitants.</p> <p>équitable, à la réduction tal.</p> <p>Zones à enjeux : Le projet de PPBE so - Les zones à enjeux établies à partir des CBS de référence avec une hiérarchisation mentionnée au tableau 11 (20 priorités), - Les zones en multi-exposition de la carte 13 dont seuils, et une seule zone prioritaire relevée ce qui semble erroné, - Les zones à enjeux des Grandes Infrastructures routières carte 24 et tableau 13, finalement ramenées à 13 (second tableau 13 page 63) après des contrôles de trafic. En fait les données sont les mêmes mais donnent des résultats différents !!</p> <p>A quoi sert tout ce travail ?</p> <p>Actions : Département, Etat et SNCF mesures ont été</p> <p>Les prévisions de travaux ne sont pas plus précises : la dénivelation de la N10 ? quid des PNB ? et rien coté Département ????</p> <p>Actions SQY et communes : te de penser que les souffrances vécues par les habitants des zones « violine » de la carte 12 nuisances cumulées vont se réduire !</p> <p>En conclusion : terminé ; la seule solution est de remettre ration et</p> <p>communes) comme proposé pour la préservation des zones calmes. de classification des zones à enjeux, le bon sens « humain » incite SQY à agir prioritairement pour améliorer la situation des habitants : -fermé de Trappes, La Verrière et Coignières, (1,2,4,7,8,9 du tableau 11) repas, (3)</p> <p>investissements soient faits sur les priorités adéquates : - qui a moins de 100 habitants / kms (extraît PPBE Yvelines) - de ce PPBE ! ation : la majorité -on pas</p> <p>PS : - page 32 : il est inexact que les aérodromes supportent un trafic inférieur à 50 000 mouvements par an. Il serait pertinent de vérifier que les nuisances sonores sont bien estimées ??? - Manque de délicatesse vis-à-vis de certains habitants : dire P16 que la majorité de la population est exposée à des ambiances sonores comme prioritaires dans le tableau 11.</p>	<p>Le PPBE de la Communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines doit être réalisé pour l'ensemble des voies qui sont sur son territoire et en particulier sur les voies dont elle a la gestion. Une analyse a donc été faite sur l'ensemble des voies (pages 34-36). Puis, une hiérarchisation a été effectuée afin de connaître les zones à enjeux prioritaires sur le territoire (pages 37-40). Un travail a été effectué afin de proposer des actions sur ces zones. L'ensemble de ces actions sont disponibles en annexe du document.</p> <p>Dans cette analyse est ressortie une zone présentant des habitations en dépassement de seuil pour le bruit routier et ferroviaire simultanément (page 42). Les zones présentées dans les pages 43-51 sont des zones où les nuisances sont importantes mais où il n'y a pas de dépassement de seuil de sources différentes.</p> <p>CASQY doit réaliser le PPBE des Grandes Infrastructures de transports sur les infrastructures dont elle a la gestion (voies supportant un volume de trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an). Le travail effectué est différent et ne concernera que ce type de voies.</p> <p>Pour les autres axes structurants n'étant pas de la compétence de la Communauté d'agglomération, il existe des PPBE menés par l'Etat, la SNCF et le Département.</p>
74	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales			Particulier	<p>Notre rue est très calme, à l'exception des mobylettes qui ne livrent qu'en journée. Par contre, dans le voisinage immédiat de la Place Claudel et d'autres lieux proches des écoles et commerces de proximité de ma commune (Montigny), nous souhaitons un projet ambitieux pour limiter au maximum la circulation de véhicules (pour caricaturer) pour aller acheter une baguette ou déposer son enfant à sa séance de sport/musique etc à 15-20 minutes à pied, moins en vélo. Pour ceci, il faudrait : 1) étendre la limitation de vitesse à 30km/h 2) étendre et entretenir les pistes cyclables 3) étendre et entretenir les trottoirs Puisque ces mesures visent à réduire le bruit par la réduction de la circulation, vous comprenez que ceci est étroitement lié à la réduction de la pollution de l'air et à l'amélioration de la sécurité de tous. En évitant le crissement des pneus lors de freinage des véhicules, vous limiterez le nombre de personnes qui ont eu peur en traversant là où c'est prévu. Nous souhaitons que les mesures adoptées tiennent compte des 3 sources de nuisance à la fois: bruit, pollution et dangerosité. Indispensable dans une commune qui "aime" les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite</p>	<p>Les différents projets qui sont prévus sur la commune de Montigny-Le-Brettonneux devraient permettre de réduire les nuisances sur le secteur de la Place Claudel qui bien que subissant des nuisances, n'est pas ciblé comme une zone à fort enjeu.</p> <p>Les actions du PLD de SQY prévoient de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs. A ce titre des actions seront entreprises en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions contribueront donc à réduire le bruit routier.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
76	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales			Particulier	<p>Je suis en phase avec les observations faites par l'association AIMES, c'est à dire qu'il manque une vision à long terme, que la promotion des déplacements doux n'est pas suffisante. La mesure du bruit devrait se faire de façon cumulée comme le ressentent les âtres vivants. Et il faudrait une approche systémique avec les autres problèmes de pollutions/ nuisances, de lutte contre le réchauffement climatique et de chute de la biodiversité car les solutions peuvent être associées et cumulées (moins de voitures, plus de déplacements doux...).</p> <p>Tous ces sujets mériteraient plus de visibilité et de sensibilisation auprès des habitants.</p>	<p>Lors de la réalisation de mesures de bruit, ce sont l'ensemble des sources présent qui sont enregistrées. Aucune source n'est exclue lors de l'enregistrement.</p>
73	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales - 2 roues			Particulier	<p>Dans le PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT (page 77) un tableau présente les actions à la source et les actions collectives pour lutter contre les nuisances et leurs pertinences sur l'efficacité acoustique. Certaines indications sont étonnantes ; selon le document le développement des "modes de transports doux" ou la modération de la vitesse seraient peu pertinents sur l'efficacité acoustique alors que le développement des transports en commun ou l'aménagement de la voirie avec ronds points seraient très efficaces pour réduire le bruit.</p> <p>Il me semble évident que le développement des déplacements actifs est très efficace pour réduire le bruit avec un report modal de déplacement (réalisés avec des moyens polluants et bruyants) vers des modes actifs (à pied, à vélo) non polluants et silencieux . La preuve : si tous les déplacements en véhicules motorisés étaient réalisés à pied ou à vélo , les déplacements seraient silencieux.</p> <p>Par ailleurs, diminuer la vitesse n'est peut-être pas toujours le moyen le plus efficace direct pour lutter contre le bruit mais cela permet d'apaiser la circulation et ainsi de favoriser les modes de déplacements actifs ; le report modal (de la voiture vers le vélo par exemple) induit moins de déplacement motorisé et donc moins de bruit.</p> <p>Je vous prie par conséquent de corriger cette grille d'évaluation pour induire les actions nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores</p> <p>Toutes les mesures nécessaires pour développer et encourager les déplacements actifs sont pertinentes aussi pour lutter contre le bruit : aménagements des voiries pour rééquilibrage des usages de l'espace public au profit des piétons, cyclistes; généralisation limitation à 30 km/h, zone priorité piétons, aménagements cyclables avec itinéraires directs, continus, sécurisés et confortables,...</p> <p>J'attire aussi votre attention qu'une minorité de véhicules motorisés en agglomération (le plus souvent des motos ou cyclomoteurs) sont la cause de nombreuses nuisances qui impactent la majorité des habitants. L'application de la réglementation existante sur le bruit permettrait sans doute de réduire les capacités de nuisance d'une minorité , en exerçant le pouvoir de police sur ce type d'infractions</p>	<p>Le tableau présent page 77 présente effectivement une erreur.</p> <p>Concernant le développement des modes doux, comme indiqué dans le guide pour l'élaboration des PPBE édité par l'ADEME, Le développement des modes doux comme la bicyclette constitue intrinsèquement une mesure pertinente acoustiquement. Mais on emprunte avant tout au mode piéton. On peut toutefois noter qu'à la vue de la saisonnalité de la location de vélos de la Vélostation, un certain nombre d'automobilistes doivent quitter leur voiture en été.</p> <p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique.</p> <p>Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p>
64	VILLEPREUX	Remarques générales - Bruit aérien			Particulier	<p>La communauté d'agglomération doit se mobiliser davantage pour lutter contre les nuisances sonores causées par les avions de tourisme venant des aérodromes alentour : Saint-Cyr l'Ecole, Toussus-le-Noble, Chavenay-Villepreux, et dont le trafic et le degré de nuisance est sous-estimé.</p> <p>Il ne suffit pas de siéger dans un comité consultatif ou de faire des relevés réguliers...</p> <p>Les villes de La Verrière, Les Clayes-sous-Bois, Villepreux, Maurepas, et Trappes ne proposent pas de plan d'action. Quelle en est la raison alors que toutes ont des zones concernées par de fortes nuisances sonores ?</p> <p>A quoi sert de citer les zones de calme ? Pour préserver ces zones ?</p> <p>La problématique dépasse largement le PPBE puisque c'est la forte densité du trafic routier et ferroviaire des usagers et des biens qui est en cause.</p> <p>Il faut réduire ce trafic en développant les circulations douces et les transports en commun : - développement du réseau de bus au sein de la communauté d'agglomération même, - gratuité des bus sur l'intercommunalité, trafic ferroviaire de qualité,</p> <p>- développement d'un réseau de pistes cyclables conjointement avec le département avec des circuits continus et cohérents qui permettent de rejoindre les communes avoisinantes en toute sécurité</p> <p>- freiner voire stopper l'urbanisation puisque de nouveaux habitants créeront de nouveaux besoins de circulation dans un secteur déjà fortement saturé. Les efforts engagés d'un côté seraient alors annulés par cette arrivée de population.</p>	<p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASOY, comme l'amélioration de l'offre de transports en commun, le développement du stationnement des vélos, l'encouragement de la pratique du vélo (etc.) vont dans ce sens.</p>
32	ELANCOURT	Remarques générales - Bruit routier			Particulier	<p>Aux heures de pointe, circuler dans Elancourt et en sortir pour aller travailler est pour nombre d'entre nous un challenge. L'avenue de la Villédieu, par exemple, est particulièrement chargée, ce qui cause des nuisances sonores élevées.</p> <p>Afin de diminuer ce trafic et donc ces nuisances, la seule solution me paraît être un plan de transports en commun réfléchi sur l'intercommunalité: horaires et trajets étudiés selon les besoins des habitants, voies réservées, ...</p> <p>Cordialement, Delphine Landier</p>	<p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASOY, comme l'amélioration de l'offre de transports en commun, (etc) vont dans ce sens.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
33	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier			Particulier	<p>BONJOUR</p> <p>Se soucier du bruit est une très bonne chose face à la pollution de l'air</p> <p>Encore faut il que les travaux faits ou à venir soient efficaces</p> <p>L'exemple du mur anti bruit du pas du lac à Montigny est malheureusement un exemple d'inefficacité et en tant que riverain (parmi bien d'autres) nous attendons de savoir ce qui va être fait pour le rendre efficace après tous ces travaux et investissement financier.</p> <p>cordialement</p>	<p>Nous sommes désolés que votre ressenti concernant la réalisation de ce mur anti-</p> <p>réalisation de mur anti-bruit, et il en ressort une atténuation globale du niveau de bruit. Ces travaux ont notamment permis de diminuer le seuil sonore en dessous des obligations réglementaires. La mise en place du mur antibruit répond donc aux objectifs que nous nous étions fixés, à savoir une atténuation du niveau de bruit énuation est plus faible, et il est la moins prégnante.</p>
77	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier - Avenue Nicolas About - 2 roues	Avenue Nicolas About	SQY	Particulier	<p>La densité du réseau des appareils de mesure du bruit est trop faible pour pouvoir ntirer une carte à bonne résolution des nuisances sonores à Montigny, et beaucoup de zones sont en fait extrapolées par modélisation.</p> <p>Le plus urgent est donc d'affiner cette carte et d'augmenter les points de mesure physiques du bruit pour avoir une bonne idée de l'intensité des nuisances sonores. Il faudrait porter un effort particulier sur le réseau des mesures physiques. Cela est possible peut-être en mettant à disposition de citoyens volontaires des systèmes de mesure nomades.</p> <p>Nous vivons près d'une "croix" d'axes très bruyants au centre de Montigny, à proximité du feu rouge du croisement av Nicolas About (ex Pas du Lac) - avenue du Parc.</p> <p>La densité de trafic n'est pas forcément élevée, mais le fait d'avoir un arrêt croisement augmente considérablement les sources de bruits de moteurs thermiques. Les plus fortes nuisances proviennent des deux roues à moteur thermiques, qui ne sont manifestement plus du tout sous contrôle. Il y a pourtant une législation en vigueur sur le niveau sonore des motos, mais ce serait bien d'avoir des enregistrements à ce croisement de route, en particulier la nuit, pour se rendre compte de l'impressionnant bruit fait par les gros cubes.</p> <p>Pour diminuer ce bal des rodéos nocturnes de gros cubes et aussi voitures de sport qui grondent en redémarrant ou au ralenti pour "faire chauffer", il y aurait peut-être deux moyens efficaces:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le respect contraint de la limitation de vitesse à 50 kmh en ville par un radar automatique qui calmerait déjà les pointes de vitesse sur l'avenue Nicolas About. - l'installation d'un radar de bruit (verbalisateur et pas seulement pour mesurer), à l'instar de celui qui est en essai à Dampierre en Yvelines, ou le bal des motards nocturnes et diurnes est patent. <p>Par ailleurs, pour tous les deux roues de livraison en ville, qui sont aussi assez nombreux (mais quand même quoique moins nuisibles sonores que les motos), il pourrait y avoir une généralisation de l'électrification imposée. Les scooters électriques sont adaptés (courts trajets et fréquents) pour les livraisons en ville. Il y a gain sonore et gain de pollution, donc avantage douteux.</p> <p>De même ce qu'on appelle la livraison au dernier kilomètre: tous les utilitaires de livraison (de plus en plus nombreux avec les commandes en ligne), pourraient être électrifiés en partant de points d'entrepôts fixes dans l'agglomération, que seuls les poids lourds de long trajet seraient autorisés à fournir. De là, des utilitaires électriques peuvent assurer les derniers kilomètres de livraison.</p> <p>Ce ne sont pas des moyens compliqués pour lutter contre les nuisances sonores liées aux moteurs thermiques, qui sont bien réelles dans le quartier où nous sommes.</p> <p>Merci de votre attention.</p>	<p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique.</p> <p>Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p> <p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASQY, comme le développement d'une offre pour le stationnement des véhicules de livraison, du transport de marchandises (etc.) vont dans ce sens. Elles prévoient aussi de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
14	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier - RD36	RD36	CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>En préalable, il faut constater que cette enquête publique réglementaire est louable, mais qu'elle intervient après que les décisions d'urbanisation soient déjà prises. Comme il est écrit dans votre synthèse, on urbanise et on étudie ensuite comment on va pouvoir améliorer le confort acoustique des futurs habitants. Les choses sont prises à l'envers.</p> <p>Les constructions en cours de la gare de Saclay et de l'immense quartier du Moulon (voir PJ) autour de la gare donnent un aperçu inquiétant de ce qui attend Saint-Quentin en Yvelines dans les années à venir avec l'arrivée de la ligne 18, de sa gare et des 1 800 logements prévus sur Guyancourt et en bordure de Voisins-le-Bretonneux.</p> <p>Le trafic routier sur la RD36 va transformer cette route "départementale" à 4 voies en autoroute urbaine avec son lot de nuisances sonores autour des 80-90 dB auxquelles s'ajoutent aussi les nuisances de l'aviation de loisirs de Toussus. C'est aux limites hautes du seuil admissible pour la santé. En tant que résidents de Voisins-le-Bretonneux, force est de constater que le Quartier de la Bretonnière le long de la RD36 est déjà classé zone rouge/violet sur la carte, soit 75-80 dB et plus, et ce depuis 2006. Pourtant, depuis, rien n'a été fait pour soulager les habitants du bruit.</p> <p>L'LOAP n° 13 au PLU, sur le territoire de Magny les Hameau et en entrée de ville de Voisins le Bretonneux, prévoit de s'affranchir du recul des 70 mètres pour construire des immeubles en bandes le long de la RD36. C'est inquiétant.</p> <p>Alors, à échéance, faudrait-il construire des sous-terrains et des murs anti-bruit de chaque côté du RD36, comme à Fresnes ? La politique actuelle d'urbanisation conduit à repousser les habitants de plus en plus loin dans les terres ce qui accentue encore les difficultés de circulation. A titre d'exemple, Voisins-le Bretonneux ne comporte que moins de 15% (chiffre officiel) de son territoire en espaces verts mais on continue à urbaniser et à détruire les espaces verts et boisés urbains en expliquant que la forêt n'est pas loin.</p> <p>Les périodes de confinement que nous venons de vivre ont démontré l'importance de disposer d'espaces urbains de respiration. Apparemment rien ne change, on continue à densifier.</p> <p>Par expérience, une enquête publique ne mobilise que très, très peu de personnes estimant vraisemblablement que leurs avis ne feront pas changer les choses. L'urbanisation de Saint-Quentin en Yvelines mériterait un véritable débat alors qu'il est totalement occulté. Lutter contre le bruit implique de lutter avant tout contre l'urbanisation et la densification à outrance de notre territoire.</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique, aucune habitation n'est considérée en dépassement de seuil potentiel le long de la voie RD36.</p> <p>Avec la mise en place de nouvelles offres de service ainsi que de nouveaux logements, le trafic sur la RD36 risque effectivement d'augmenter. Si tel est le cas, le conseil Départemental qui est le gestionnaire de voie sera responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure et donc se devra de protéger les habitations en dépassement de seuil.</p> <p>La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021.</p>
25	ELANCOURT	Remarques générales			Association	Voici en pièce jointe mon avis	<p>critique (ZBC), Critère de la réglementation associée.</p> <p>Concernant les actions réalisées et à venir sur le réseau ferroviaire, les informations présentes sont les seules que nous ayons pu avoir (données présentes dans le PPBE)</p> <p>Pour la réalisation de ces cartes de bruit, BruitParif a utilisé les données qui lui ont été fournies. Il est possible que les gestionnaires des voies n'aient pas communiqué de données récentes. Dans certains cas, les gestionnaires ne fournissent pas les données de trafics actualisées. Les dernières données connues sont alors utilisées.</p> <p>Concernant les divergences sur le trafic des routes départementales, il y a effectivement une divergence provenant du fait que ces voies font parties des deux plus de 6 millions).</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
65	LES CLAYES SOUS BOIS	Remarques générales			Particulier	<p>« Après analyse du dossier PPBE, voir les remarques et propositions pour la commune des Clayes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bruit le long de la voie ferrée ligne N; à noter: 131 trains / jour; les calculs de niveau de bruit devraient prendre en compte la vitesse du vent; idem ces calculs devraient prendre en compte le niveau émis par un TER, un RER, un train de marchandises, transporteurs de voitures, etc... - plan de circulation (entre 30Km/h sur certaines artères; réduction 2x1 voies de la RD11 avec piste cyclable double sens pouvant être attendent leurs pérennisation; <ul style="list-style-type: none"> -modal (pistes cyclables indépendantes; gare routière déportée vers le parking des deux Cèdres; navette communale ; garages vélos en extérieur et dans les copropriétés/logements sociaux; renforcement cheminement piétons); - - pement des motos, scooter.... - Un autre projet pour les Clayes-sous-bois » : Nicolas Hue, Dalila Driff, Mathieu Seval, Dominique Dupuis-Goyet, Marcile David, Gérard Lévy) 	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, la ligne N relève de la SNCF et la RD11 du Conseil Départemental.</p> <p>Les actions du PLD de SOY prévoient également de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs. A ce titre des actions seront entreprises en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions contribueront donc à réduire le bruit routier.</p>
66	LES CLAYES SOUS BOIS	Remarques générales			Particulier	<p>« Après analyse du dossier PPBE, voir les remarques et propositions pour Les Clayes-sois-bois:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bruit le long de la voie ferrée (ligne N); à noter: 131 trains / jour; les calculs de niveau de bruit devraient prendre en compte la vitesse du vent; idem ces calculs devraient prendre en compte le niveau émis par un TER, un RER, un train de marchandises, transporteurs de voitures, etc... - plan de circulation (entre 30Km/h sur certaines artères; réduction 2x1 voies de la RD11 avec piste cyclable double sens indépendantes, des usagers de la bicyclette: https://www.fub.fr/ ; Mieux se déplacer en bicyclette: https://mdb.idf.org/); -modal (synchronisation des horaires bus/trains, gare routière déportée vers le «parking des deux Cèdres»; navette communale ; garages vélos ?? sécurisés en extérieur et dans les copropriétés/logements sociaux; renforcement cheminement piétons); - - -Cyr- - ition « Un autre projet pour Les Clayes » (Nicolas HUE, Dalila DRIFF, Mathieu SEVAL, Dominique DUPUIS-GOYET, Marcile DAVID, Gérard LEVY). 	<p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire. Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique.</p> <p>Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
71	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Remarques générales			Association	Veuillez trouver nos observations dans le document joint.	<p>Le tableau présent page 77 présente effectivement une erreur.</p> <p>Concernant le développement des modes doux, comme indiqué dans le guide pour l'élaboration des PPBE édité par l'ADEME. Le développement des modes doux comme la bicyclette constitue intrinsèquement une mesure pertinente (bicyclette emprunte avant tout au mode piéton) conduit à qualifier cette action globalement peu pertinente du point de vue acoustique.</p> <p>Il est à noter que des actions sur les transports en commun, et déplacement doux sont prévues dans le cadre du PLD (page 89)</p> <p>Une absence de prise en compte du bruit cumulé:</p> <p>Les résultats communiqués dans le PPBE viennent directement de BruitParif. Les</p> <p>Toutefois, le bruit cumulé a été étudié puisque les secteurs les plus exposés au bruit de toutes les sources sont présentés à partir de la page 43.</p> <p>ponctuels.</p> <p>Concernant comme guide. Les échanges avec les aménageurs sur les caractéristiques du terrain sont également très utiles pour améliorer le confort. Lors de construction de logements neufs ou auprès des voies classées, des études acoustiques sont de bruit étudiées dans le cadre de cette étude. Cependant des mesures acoustiques</p> <p>Importance de la sensibilisation :</p> <p>Des actions de sensibilisation sont prévues dans le cadre du PLD telles que « Rendre</p>
78	LA VERRIERE	Bruit industriel			Anonyme	Problème du bruit des groupes froids de la MGEN signalés à plusieurs reprises par un riverain directement impacté au 40 rue Des Champs	<p>de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans un premier temps, une demande auprès de l'exploitant, doit être faite. Si la gêne persiste malgré les travaux complémentaires qui ont été réalisés par la MGEN, une demande auprès de la DREAL peut être faite afin que le respect de la réglementation pour les installations classées pour la protection de l'environnement sonore soit vérifié (si la MGEN fait partie de ces installations).</p>

habiter

Avis sur le PPBE de SQY

3 février 2020

décider

s'alimenter

habiter

grandir
& vieillir

respirer

se déplacer

s'épanouir

travailler

partager

AIMES, alternative ignymontaine écologiste et solidaire, est une association implantée localement dont le principal objectif est d'engager et soutenir des actions citoyennes dans les thématiques de la solidarité, de la transition écologique, et de la démocratie participative. L'association AIMES est engagée dans la vie politique de la ville de Montigny-le-Bretonneux et de l'agglomération de Saint Quentin en Yvelines avec cinq élus au conseil municipal avec un élu au conseil communautaire.

Un manque de vision à long terme

Le PPBE de Saint Quentin en Yvelines manque de vision à long terme en se contentant des 5 années réglementaires. La réglementation sur les véhicules polluants actuelle entraîne l'évolution du parc automobile vers plus de véhicules électriques et donc des moteurs silencieux. Par ailleurs, le nombre de véhicules en circulation ne va-t-il pas continuer à augmenter ?

La crise sanitaire modifie également nos habitudes de déplacement avec la promotion du télétravail et l'augmentation des livraisons à domicile. Les livraisons des restaurants sont d'ailleurs la plupart du temps réalisées avec des scooter équipés de moteurs thermiques bruyants. Le PPBE ne pouvait pas prévoir cette évolution rapide, comment alors le faire évoluer pour prendre en compte ces évolutions récentes ?

Un manque d'ambition sur les déplacements actifs

A la page 77, un tableau présente les actions à la source et les actions collectives avec leur pertinence sur l'efficacité acoustique. Certaines des indications sont surprenantes comme le fait que le développement des modes de transports doux ou la modération de la vitesse seraient peu pertinents sur l'efficacité acoustique alors que le développement des transports en commun ou l'aménagement de la voirie seraient très efficaces pour lutter contre le bruit.

Il nous semble au contraire que le développement des déplacements actifs serait très efficace pour réduire le bruit. Si tous les déplacements en voiture étaient réalisés à pied ou à vélo les déplacements seraient silencieux.

Par ailleurs, diminuer la vitesse n'est peut-être pas toujours un moyen très efficace pour lutter contre le bruit mais cela permet d'apaiser la circulation et ainsi de favoriser les modes de transport actifs ; le report modal de la voiture vers le vélo par exemple, induit moins de transport routier motorisé et donc moins de bruit. Au lieu de mettre des stops à chaque carrefour qui engendrent des redémarrages bruyants, la mise en place de zones 30 permet de sécuriser les traversées piétonnes et de diminuer l'impact d'une éventuelle collision.

Une absence de prise en compte du bruit cumulé

A la page 21, il est indiqué que BruitParif ne fournit pas les informations avec les bruits cumulés selon les différentes sources. Depuis les données de 2017 cela semble pourtant être le cas sur l'outil <https://carto.bruitparif.fr/>

La notion de bruit cumulé ne fait pas partie des exigences de la directive européenne. Il est quand même dommage de ne pas l'intégrer dans ce document d'autant que les données sont disponibles car c'est le bruit cumulé qui est perçu. Toutefois, pour les zones à enjeu cet indicateur cumulé est calculé, et les données sont même plus largement exploitées avec un indicateur agrégé d'exposition de la population.

L'indicateur Lden le plus complet ne tient en revanche pas compte de bruits très ponctuels importants ; par exemple une moto pétaradante sera une cause de réveil de milliers de riverains.

Il pourrait être intéressant de modifier les règles d'urbanisme pour s'assurer que le long des voies les plus bruyantes, tous les logements neufs construits soient traversants, de façon à pouvoir ouvrir sur le côté le moins bruyant. Avoir un côté bruyant est moins problématique si le jardin ouvre sur un côté calme. Pour cela, avoir des maisons mitoyennes des deux côtés est d'ailleurs très efficace contre le bruit, en créant un mur continu faisant obstacle à la propagation du son.

Par ailleurs, même si le PPBE ne concerne que les bruits routiers, ferrés et aériens, il serait intéressant d'aborder les autres sources de nuisances sonores qui se cumulent avec ceux-ci comme par exemple les bruits de chantiers, des entreprises (hôtels, restaurants notamment) ou du voisinage (entretien du jardin, bricolage). Par exemple, la rue piétonne du centre commercial Espace St Quentin apparaît en vert sur la carte des bruits routiers donc on pourrait penser que c'est une zone de calme alors qu'il n'en est rien ; entre les camions de livraisons et le bruit du centre commercial, cette rue n'est calme que la nuit et le dimanche.

Une absence de mesures précises

Les actions mentionnées ne sont accompagnées ni par un calendrier ni d'objectifs fixés. Par ailleurs, il est précisé que les budgets sont intégrés aux coûts de fonctionnement des services de l'agglomération et des mairies. Quels seront les moyens effectivement mis en œuvre pour la promotion des modes doux ? Combien de kilomètres de voiries doivent être passées à 30km/h d'ici 5 ans ? Quels outils et quels objectifs en terme de sensibilisation des agents et des populations ?

Un manque d'approche intégrative

Les actions proposées dans le PPBE ont un impact sur le bruit mais également sur les émissions polluantes, la consommation énergétique et la sécurité routière. Le lien avec d'autres documents intégrateurs devraient être plus évident et systématique. Le PPBE mentionne le PLD mais pas le PCAET par exemple.

De manière générale les plans de l'agglomération auraient intérêt à prendre une approche plus intégrée des problèmes pour apporter des solutions plus efficaces.

Importance de la sensibilisation

La commune de Montigny s'engage à sensibiliser ses agents mais peu de choses sont précisées sur les moyens de sensibiliser la population notamment pour le développement des modes de déplacements actifs. L'agglomération pourrait par exemple relayer les actions de La Région Ile de France qui promeut le vélo électrique, alternative efficace à la voiture en ville. Les communes pourraient également s'appuyer sur les conseils de quartier pour organiser des actions de sensibilisation, en réalisant par exemple des cartes de ce qui est accessible à pied en moins de 10 minutes comme on en trouve dans les transports parisiens.

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (SQY)

Premier constat après la lecture de ce projet de PPBE : l'occurrence à 18 reprises de la notion de point noir de bruit. Que ce soit en clair (8 fois) ou en abréviations pour le reste, les points noirs de bruit ferroviaire étant majoritairement cités (14 fois au total) :

- Page 102

« Annexe 1 : Lexique sommaire des abréviations »

PNB : Point Noir de Bruit : Il s'agit d'un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites

PNBf : Point noir de bruit ferroviaire »

A ce propos au fil des pages 68 et 80, il apparaît entre autres informations que des PNBf concernent les communes de « Trappes » et « Les Clayes-sous-Bois ».

En revanche, aucun sur Plaisir, Montigny-le-Bretonneux, La Verrière et Coignières. Étonnant !

- Page 68

« Observatoire du bruit »

Les niveaux sonores le long des voies ferrées 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 qu'environ 4 044 bâtiments sensibles des voies ferrées sont potentiellement en situation de PNBf dans le département des Yvelines, soit environ 22 % des bâtiments PNBf d'Ile-de-France.

*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. »*

Accessoirement, ce document étant mis à la disposition du public, il est fait référence à deux reprises (page 41 et page 68 ci-dessus) au critère d'« antériorité ».

Si bien sûr, nul n'est censé ignorer la loi, très peu sont en mesure de savoir que le 6 octobre 1978 est la date d'un arrêté relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur.

Cet arrêté est d'autant plus intéressant, qu'il conditionne des subventions accordées par l'État pour l'isolation acoustique, coïncidence ou non, des points noirs du bruit des réseaux routier et ferroviaires nationaux.

Pour que chaque lecteur puisse bien comprendre la même chose, il me semble indispensable d'expliquer la portée de cet arrêté et notamment quels sont les droits, en matière de protection acoustique, auxquels peuvent prétendre les propriétaires de chacune des habitations riveraines d'infrastructure génératrice de nuisances, au même titre que les collectivités territoriales ou l'État.

De même, ce projet de PPBE souffrant d'une grande obscurité sur les PNB, il conviendrait de le clarifier en déclinant explicitement les conditions et limites du champ d'application des notions suivantes :

- Définition d'un point noir de bruit (PNB),
- Typologie du bâtiment dit « sensible »,
- Zone de bruit critique (ZBC),
- Critère d'antériorité.

- Page 68

« *Réalisation d'études acoustiques*

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Île-de-France, de nombreuses études ont été réalisées pour identifier les bâtiments impactés actuellement et les bâtiments qui seront impactés à long terme. Sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, deux études acoustiques ont été réalisées :

Commune	Nombre de points de mesure	Date de l'étude	Date des mesures
Les Clayes-sous-Bois	3	2018	2017
Trappes	3	2018	2017

Tableau 14 : Etudes de bruit pour les voies ferroviaires »

Un résumé sommaire du résultat de telles études réalisées en 2018, aurait été bienvenu dans ce document. Il aurait pu éclairer l'humble citoyen sur les nuisances qu'il subit, l'occasion d'avoir une idée un peu plus précise de l'existence des PNBf sur ces deux communes de SQY.

C'est d'autant plus incompréhensible, qu'une dizaine de pages plus loin, figure le détail des « **Mesures programmées par l'État** » :

- Page 79

« **Voies ferrées**

Les actions prévues par SNCF Réseau sur le réseau en général sont présentées en annexe 6.

Actions spécifiques sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines »

Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades

Le programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades est spécifique à la région Île-de-France. Les études et les travaux sont financés à 80 % par l'ADEME et 20 % par SNCF Réseau. Ce programme permet de réduire le bruit à l'intérieur des logements impactés dans un délai relativement court (contrairement à la construction de murs antibruit qui nécessitent des études longues), sans contributions financières des collectivités locales (circulaire du 25 mai 2004 concernant le financement des opérations de murs antibruit). Le montant du programme est de 9,9 M€ (études et travaux), son périmètre est la région Île-de-France.

- Page 80

« Le programme de résorption des PNBf 2017-2020 par isolation acoustique des façades se concentre en priorité sur :

- les communes pilotes pour poursuivre les démarches déjà engagées auprès d'elles dans le passé,
- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.
- les communes les plus impactées :

- o concentration des interventions sur les 50 communes les plus impactées par le bruit ferroviaire (classement régionale de 2009),
- o puis, si les délais le permettent, l'extension à d'autres communes,

- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité. »

(Répétition de la seconde ligne des priorités !)

« Les communes concernées sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines sont :

- Les Clayes-sous-Bois
- Trappes »

En revanche, aucune action spécifique concernant ces communes n'apparaît en annexe 6, celle-ci comportant un simple « *Rappels sur le bruit ferroviaire et la réglementation* » et « *Les solutions de réduction du bruit ferroviaire* » en détail.

Mais qu'ils soient « ferroviaire » ou « routier » (cités 4 fois seulement), ces PNB doivent bien exister quelque part, même si certains sont qualifiés de « potentiels ».

Sinon pour quelle raison énoncer les gestionnaires des infrastructures responsables de ces nuisances sonores : l'État pour les voies ferrées et le réseau national des routes, le Département des Yvelines pour les routes départementales ?

- Page 66

« **Bilan des actions proposées par l'État**

Infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

Mesures préventives

- *Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit* »

Avec cet Observatoire, on devrait pouvoir disposer de quelques outils pour permettre une localisation très précise des PNB de la compétence de l'État. De quoi faire toute la lumière sur ces PNB.

Une fois ces PNB localisés, il faudrait d'urgence réunir l'ensemble des gestionnaires précités, plutôt que de les « solliciter », pour élaborer un véritable plan d'actions coordonnées visant à, pour le moins réduire, ou mieux encore, à résorber les nuisances sonores générées.

Ce n'est pourtant pas faute de pouvoir disposer de tout un arsenal de textes réglementaires qui, s'ils étaient appliqués, permettrait de mettre un terme à toutes ces pollutions sonores qui empoisonnent l'existence de pauvres gens victimes de multiples sources de bruit.

Considérant que certains habitants des 12 communes de SQY subissent à longueur d'année des nuisances sonores parce que leur logement est à proximité du réseau routier et/ou ferré, il est indispensable de localiser ces PNB en identifiant chaque lieu, son niveau de dépassement des valeurs limites et les actions prévues pour y remédier. C'est à minima, une démarche de reconnaissance et de considération de l'humain qui s'impose.

D'autant que la tonalité du discours tenu dans ce PPBEi aurait plutôt tendance à être bienveillante face à la tâche immense qu'il va falloir entreprendre pour améliorer les conditions de vie de nombre de nos concitoyens.

Quelques exemples de cette bienveillance :

- page 4

« *comme des documents qui « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes » ».*

- page 5

« *- la réduction des niveaux de bruit existants (action curative) »*

- page 8

« *Le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un outil de concertation et de réflexion commune avec les autres gestionnaires sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir le bruit. »*

- page 12

« *La réglementation française impose parfois des valeurs limites admissibles pour la contribution sonore de la route impliquée ; par exemple, dans le cadre de la création de voies nouvelles, d'une modification significative, ou encore dans le cadre d'une opération de rattrapage de points noirs de bruit. »*

Mais quel crédit accorder à un projet de PPBE qui envisage des actions de réduction du bruit sur les cinq années à venir (c.-à-d. jusqu'en 2025) ? Alors que la cartographie a été réalisée en Juin 2017 sur la base de données fournies par :

- « SNCF Réseau datant de 2012 »
- « DRIEA, DRIEE, Cerema/DTerIdF, Bruitparif, IAU-IdF et IGN datant de 2014 »
- « INSEE, recensement 2016 »

A l'ère du « tout numérique » prôné de toute part, ces anachronismes contribuent à entretenir une certaine incohérence entre le diagnostic des maux et la thérapie prescrite.

- page 41

« Dépassements de seuils de bruit multiples

Il s'agit d'un secteur qui devrait être protégé prioritairement par le Département et la SNCF (si le droit à l'antériorité est vérifié, à savoir, si le permis de construire est antérieur à tout document d'urbanisme faisant état de l'infrastructure ou de sa modification).

*Ce secteur se situe sur la commune des **Clayes-sous-Bois**. »*

- page 45

*« La deuxième zone se situe sur la commune de **La Verrière**. Elle se trouve entre la RN 10 et la voie ferrée. Cette zone est surtout considérée comme étant une zone industrielle. Quelques logements nouveaux se sont construits dans cette zone notamment une résidence étudiante. Les habitations présentes le long des routes : avenue de la Gare, rue du Petit Pont et avenue des Noës, sont impactées par le bruit routier et le bruit ferroviaire. Cette zone est également impactée par les nuisances produites par la société SYME. »*

Des PNB dans ces deux communes ?

- Page 65

*« Les autres routes départementales supportant un trafic inférieur à 6 millions de véhicules par an présentes sur le territoire sont (les routes indiquées **en gras** impliquent des dépassements de seuils potentiels d'après les résultats de la cartographie) :*

RD10 • RD12 • RD23 • RD33 • RD35 • RD58 • RD91 • RD97 • RD109 • RD129 • RD134 • RD161 • RD195 • RD213 • RD912 • RD938 »

Le PPBE du Département des Yvelines classent ses routes départementales en 2 catégories :

1. Trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an,
2. Trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an.

Certaines routes départementales : RD23, RD58, RD91 et RD912 sont classées dans la catégorie 2, trafic **supérieur** à 6 millions de véhicules par an, alors que dans le projet de PPBEi de SQY, elles supportent un trafic **inférieur** à 6 millions de véhicules par an.

D'où provient cette divergence ?

Il est regrettable, même si certains PNB sont identifiés, comme dans les trois paragraphes précédemment cités, jusqu'à être localisés, qu'aucune mesure spécifique ne soit envisagée en vue de leur résorption.

- page 79

« Mesures programmées par l'Etat

Mesures globales

Les mesures globales envisagées dans les 5 années à venir par l'Etat sont :

- Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée
- Financement des études nécessaires
- Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique
- Mesures en matière d'urbanisme
- Amélioration du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme
- Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

Routes nationales

Une action sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines est envisagée par la DIRIF. Il s'agit d'un projet de dénivellation sur 800m de la N10 sur la commune de Trappes entre la RD912 et la RD23 qui consiste notamment à :

- Des travaux de mise en place de 3 couvertures partielles
- De l'aménagement de deux giratoire de part et d'autre de la zone de couvertures partielles

La réalisation de cette action reste soumise aux arbitrages budgétaires annuels. »

La phrase ci-dessus sous-entendrait que ce projet risquerait d'être encore reporté ? 40 ans après ! D'où vient cette malédiction qui frappe les trappistes depuis tant d'années ?

Ce serait d'autant plus inacceptable, que Trappes, dont l'espace urbain est situé de part et d'autre de la RN 10, ne possède pas de véritable continuité urbaine, et que de surcroît, les riverains de cette route nationale souffrent de ce genre de tergiversations depuis des décennies.

Dans la catégorie « nuisances sonores » vous n'êtes pas sans ignorer qu'une part très importante du trafic routier entrant à Trappes devra obligatoirement emprunter le futur rond-point RD 23 / RN 10. Vu la taille de ce rond-point, les habitations riveraines vont se retrouver au plus près du trafic routier, et par conséquent soumises à un maximum de particules polluantes, et exposées à la source même des nuisances sonores. S'impose donc, dans ce PPBEi, d'expliquer aux riverains de ce giratoire, ce qui est prévu pour les protéger de ces futures nuisances.

Par ailleurs, dans un souci de cohérence, il serait bon qu'à propos d'un même projet d'aménagement, ne soient pas introduites deux sources d'informations de prime abord semblables, mais pourtant à finalité totalement différentes, notamment en matière de nuisances sonores.

Ainsi en page 73, au chapitre « **Aménagement des infrastructures** », il est question d'un « *Enfouissement de la RN10 dans la traversée de Trappes* », ce qui prête à confusion sur deux points :

1. aucun « *enfouissement* » n'est prévu, puisqu'il s'agit d'une « *dénivellation* » dont les nuisances sonores sont sans commune mesure, déniveler n'est ni enfouir, ni enterrer,
2. de plus, la « *dénivellation* » prévue sera limitée à « *800 m de la N10* », ce qui n'est qu'un cinquième de « *la traversée de Trappes* ».

Ce projet, qui a pour ambition entre autres de prévenir les effets du bruit, pourrait être un formidable « *outil de concertation et de réflexion commune avec les autres gestionnaires sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir le bruit* ».

Mais force est de constater que tout cela reste au niveau des intentions, parce que ne disposant pas de réel pouvoir, ni de véritables moyens pour orchestrer l'ensemble des acteurs responsables des infrastructures génératrices de nuisances sonores.

Quant au pouvoir d'agir pour réduire les niveaux de bruit, démonstration est faite que l'élaboration d'un simple programme spécifique de résorption des Points Noirs de Bruit n'est pas dans ses cordes. Encore faudrait-il que l'outil PPBE soit contraignant.

Enfin, pour paraphraser le milieu médical, ce projet de PPBEi est d'une robuste constitution, le diagnostic circonspect, ce qui conduit à un traitement concocté pour éviter toute réaction de rejet. Il en résulte une légère atténuation de certains symptômes, produisant parfois un effet placebo, à défaut de thérapie mieux ciblée, donc plus efficace à même d'éradiquer le mal.

Gérard GRUBER 6 allée André Jolivet 78990 Élancourt

Membre du Conseil de développement de Saint-Quentin-en-Yvelines (Codesqy)

Groupe de travail PPBEi

☎ 06 08 98 15 89 - @ : kranichcraddlewurfselften@orange.fr



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

PPBE

10/01/2022

Préparé pour :



Par :
Gaëtan POTTIER
Bertrand MASSON

Sommaire

CONTEXTE ET PRESENTATION DU PPBE	6
Contexte et objet du PPBE	6
Réglementation	6
Qu'est qu'un PPBE ?	7
Contexte local	9
Limites du PPBE	11
Préambule : Généralités sur le bruit	12
Unités et indices acoustiques	12
Approches technique et réglementaire	16
DIAGNOSTIC TERRITORIAL	19
Synthèse de la Cartographie de Bruit Stratégique	19
Cartes	19
Exposition au bruit de la population et des établissements sensibles	24
Remarques et compléments relatifs aux résultats de la CBS	30
Diagnostic territorialisé	36
Analyse des dépassements de seuils sur le territoire	36
Hiérarchisation des zones à enjeux	42
Dépassements de seuils de bruit multiples	46
Mesures de préservation de l'ambiance sonore dans les zones calmes	57
Grandes infrastructures routières de gestion communales sur Saint Quentin-en-Yvelines	59
Voies concernées	59
Diagnostic acoustique	62
ACTIONS ET MESURES	69
Bilan des actions proposées par les différents gestionnaires	69
Bilan des actions proposées par le Département	69
Bilan des actions proposées par l'État	71
Mesures arrêtées au cours des dix dernières années	74
Questionnaire des communes	74
Questionnaire SQY	78
Mesures programmées pour les cinq années à venir	81
Objectifs généraux de réduction du bruit	81
Rappel des mesures possibles	82
Mesures programmées par les autres gestionnaires d'infrastructures	84
Mesures proposées et soumises à consultation publique dans le cadre du projet de PPBE	86
Actions et mesures spécifiques aux Grandes Infrastructures routières	102
Mesures arrêtées au cours des dix dernières années sur les Grandes Infrastructures routières	102
Mesures programmées pour les cinq prochaines années sur les Grandes Infrastructures routières	103

Sommaire (suite)

PROCESSUS DE VALIDATION	104
RESUME NON TECHNIQUE DU PLAN	106
ANNEXES	108
Annexe 1 : Lexique sommaire des abréviations	108
Annexe 2 : Fiches descriptives par zones à enjeux de compétence communautaire ou communale	109
Annexe 3 : Relevés de trafics routiers sur les routes qui ont été repérées comme grandes infrastructures par l'Etat (trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour)	120
Annexe 4 : Extrait du rapport de mesures acoustiques réalisées dans le cadre du PPBE sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	123
Annexe 5 : Liste des voies routières de compétence communautaire où une réfection de chaussée a eu lieu dans les 10 années précédentes	132
Annexe 6 : Actions prévues dans les 5 années à venir pour les voies ferrées	136
Rappels sur le bruit ferroviaire et la réglementation	136
Les solutions de réduction du bruit ferroviaire	137
Annexe 7 : Liste des voies routières de compétence communautaire où une réfection de chaussée est d'ores et déjà est prévue dans les 5 années à venir	140
Annexe 8 : Liste des espaces naturels aménagés répertoriés sur le territoire	141
Annexe 9 : Liste des infrastructures routières communales de compétence communautaire dont le trafic routier est supérieur à 3 millions de véhicules par an où une réfection de chaussée a eu lieu dans les 10 années précédentes	145
Annexe 10 : Retours du public et réponses de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	148

PREAMBULE

Implanté à l'ouest de Versailles, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines possède sur son territoire de nombreuses infrastructures de transports génératrices de nuisances sonores.

La Cartographie de Bruit Stratégique (CBS) qui a été approuvée le 20 décembre 2018 a permis de mettre en évidence les infrastructures les plus impactantes :

- Bruit routier avec la présence des nationales 10 et 12 ainsi que plusieurs routes départementales comme la RD11, RD23, RD30, ...,
- Bruit ferroviaire avec les lignes N et U.

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005 impose aux gestionnaires de réaliser un **Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE)** de leurs infrastructures :

- Infrastructures routières supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an
- Infrastructures ferroviaires supportant un trafic supérieur à 30 000 mouvements par an.

L'État a approuvé le PPBE de 3^{ème} échéance sur ces infrastructures le 16 avril 2019. Le Conseil Départemental a approuvé le sien le 17 avril 2020.

Dans le cadre de la Directive européenne 2002/49/CE, d'autres nuisances sonores sont également étudiées :

- Le bruit industriel,
- Le bruit aérien.

Pour le bruit industriel, aucune installation classée soumise à autorisation n'est répertoriée sur le territoire de la Communauté d'Agglomération.

Pour le bruit aérien, la Directive européenne impose d'élaborer des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement pour les grands aéroports avec un trafic de voyageurs supérieur à 50 000 mouvements par an.

Les aéroports se situant à proximité de la Communauté d'Agglomération, supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aéroports sont très majoritairement utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux. De fait, bien que la nuisance soit réelle, ils n'entrent pas dans le champ d'application des Cartes de Bruit Stratégiques et PPBE. Ces infrastructures ont cependant l'obligation de réaliser des Plans d'Exposition aux Bruits (PEB) que la Communauté d'Agglomération suit attentivement.

La procédure de PPBE actuelle, du fait des problématiques liées au Covid 19 ayant ralenti la phase de consultation du public, a pris 3 ans. Durant ces 3 années, la situation a pu évoluer et les collectivités, Mairies comme Communauté d'Agglomération ont mené des actions ayant pu avoir un impact sur les nuisances sonores. Ce document est un point d'étape, permettant d'initier le suivi de ces nuisances sonores dans l'environnement. Ce travail se poursuivra en collaboration, au fil du temps afin de construire le prochain PPBE.

CONTEXTE ET PRESENTATION DU PPBE

Contexte et objet du PPBE

Réglementation

La Directive Européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement, transposée en droit français par la loi n°2005-1319 du 26 octobre 2005, a pour objet de définir une approche commune à tous les Etats membres afin d'éviter, de prévenir ou de réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Cet objectif se décline en trois actions :

- l'évaluation de l'exposition au bruit des populations et des équipements sensibles (établissements de santé et d'enseignement) ;
- l'information des populations sur ce niveau d'exposition et les effets du bruit ;
- la mise en œuvre de politiques visant à réduire le niveau d'exposition et à préserver des zones calmes.

Afin d'atteindre ces objectifs, la directive a instauré l'obligation pour les Etats membres d'élaborer pour les grandes infrastructures de transports terrestres et pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants, dans un premier temps, puis de plus de 100 000 habitants, des Cartes de Bruit Stratégiques (CBS), puis des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) associés.

Dans ce cadre, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est concernée par :

- l'obligation d'élaborer un PPBE relatif à son territoire (PPBE « agglomération »), en tant que collectivité désignée comme autorité compétente pour la troisième échéance de la directive européenne (arrêté du 14 avril 2017) ;
- l'obligation d'élaborer un PPBE relatif aux infrastructures routières supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an dont elle est gestionnaire. Le cas échéant, cette dernière obligation revient aux communes, si elles ont conservé la gestion de voies routières de plus de 3 millions de véhicules par an.

Les modalités d'établissement des documents sont notamment précisées dans les articles L. 572-1 à L. 572-11 du code de l'environnement, le décret n°2006-361 du 24 mars 2006 et son arrêté d'application du 4 avril 2006, transposant la Directive Européenne précitée. Ainsi, l'article L. 572-6 du code de l'environnement définit plus précisément les plans de prévention du bruit dans l'environnement comme des documents qui « tendent à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones calmes ».

Qu'est qu'un PPBE ?

Un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) est un document stratégique sur un territoire (ou une infrastructure) pour la gestion du bruit dans l'environnement. C'est l'outil de proposition et d'orientation d'actions de la politique d'évaluation et de gestion du bruit dans l'environnement, dont la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) est l'outil de diagnostic.

Il s'articule donc autour des plans des politiques urbaines fortes existantes (déplacement, urbanisme, habitat, énergie...) et vient éclairer les diagnostics environnementaux liés à celles-ci.

Un PPBE est donc lié à une politique transversale et vient nourrir d'autres politiques fortes pour les orienter vers une amélioration du cadre de vie. Cependant, cette politique peut aussi être « autoportée » et proposer des actions propres sans lien avec les autres politiques existantes.

Deux principaux volets de la gestion du bruit sont étudiés dans un PPBE :

- la réduction des niveaux de bruits existants (action curative)
- la prévention des effets du bruit (action préventive)

Il existe deux types d'approches en France vis-à-vis de la l'application de la Directive européenne :

- Les Cartes de Bruit Stratégiques et PPBE dits des « grandes infrastructures » (GI) auxquels doivent répondre les gestionnaires d'infrastructures de transports (routes > 3 millions de véhicules par an, voies ferrées > 30 000 trains par an, aéroports de plus de 50 000 mouvements par an).
- Les Cartes de Bruit Stratégiques et PPBE dits des « agglomérations » (Agglo) qui concernent les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La population de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines étant supérieure à 200 000 habitants (recensement 2016), la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est concernée réglementairement en tant qu'« agglomération » et doit donc produire un Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement sur l'ensemble de son territoire.

Des infrastructures routières dont la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a la gestion supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an. Par conséquent, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines doit donc aussi produire un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur ces « grandes infrastructures ».

La commune des Clayes-sous-Bois a également la gestion d'une route dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an. Elle devra donc elle aussi produire un Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement sur cette infrastructure.

Il est important de noter que **le PPBE n'est pas un document opposable d'un point de vue juridique** (notamment en termes d'urbanisme), contrairement au classement sonore des infrastructures de transport (arrêtés préfectoraux et obligation d'être annexé au PLU).



Pour une explication plus complète de la Directive Européenne 2002/49/CE et son application, on peut se référer au Centre de Documentation et d'Information sur le Bruit (CIDB) sur le lien suivant :

<https://www.bruit.fr/ressources/dossiers-thematiques/cartes-de-bruit-et-ppbe>

Contexte local

La mission du bureau d'études Impédance Ingénierie a démarré en 2018 et doit se terminer après la consultation du public vis-à-vis du projet de PPBE début 2020.

La Cartographie de Bruit Stratégique (CBS) – qui répond également aux exigences de la Directive 2002/49/CE – a été validée par le Conseil Communautaire le 20 décembre 2018 ; elle constitue un diagnostic acoustique indicatif des contributions sonores des sources de bruit principal sur le territoire étudié, mettant notamment en évidence les dépassements des seuils de bruit.

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est composée de douze communes :

- Coignières
- Élancourt
- Guyancourt
- La Verrière
- Les Clayes-sous-Bois
- Magny-les-Hameaux
- Maurepas
- Montigny-le-Bretonneux
- Plaisir
- Trappes
- Villepreux
- Voisins-le-Bretonneux



Carte 1 : Localisation des douze communes de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Le présent projet de PPBE fait ici l'inventaire des actions en faveur de la réduction de bruit ou de sa prévention déjà réalisées par la Communauté d'agglomération dans le passé, et liste aussi celles qui sont programmées pour les cinq années à venir.

Ce projet est mis à disposition du public fin 2020 pendant deux mois afin qu'il y apporte ses remarques et questionnements. La mise à disposition du public devait s'effectuer au début de l'année 2020. Mais raison de la crise sanitaire liée au COVID 19, celle-ci a dû reportée.

Les retours du public seront intégrés au document de PPBE qui deviendra ainsi définitif ; arrêté alors en Conseil communautaire, il sera transmis au Préfet qui fera remonter l'information à la Commission Européenne.

Limites du PPBE

Le PPBE est élaboré sur la base des résultats de la cartographie stratégique du bruit sus citée. Pour la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, **il concerne le bruit provenant des infrastructures routières et ferroviaires.**

Les sources de bruit plus locales n'apparaissent pas dans la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS). Le PPBE, tel qu'il est réalisé à ce jour, n'est pas l'outil adapté pour gérer ces problématiques locales.

Le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est un outil de concertation et de réflexion commune avec les autres gestionnaires sur les leviers d'actions envisageables pour réduire et/ou prévenir le bruit. Quand ils sont disponibles, les accords préalables des gestionnaires d'infrastructures de transports, pour les actions leur incombant, doivent être annexés au présent PPBE.

Préambule : Généralités sur le bruit

Unités et indices acoustiques

La pression acoustique

Le bruit est dû à une variation rapide de la pression régnant dans l'atmosphère. La pression acoustique est la différence entre la pression instantanée et la pression atmosphérique (notre oreille n'est pas sensible aux variations de la pression atmosphérique, qui se produisent trop lentement).

La pression acoustique s'exprime en Pa (Pascal) et on la note « p ».

Le décibel : dB

La sensation auditive de bruit est liée physiologiquement au logarithme de la pression acoustique « p ». De manière à caractériser le niveau sonore d'un bruit, on utilise une unité basée sur le logarithme : le décibel, noté dB.

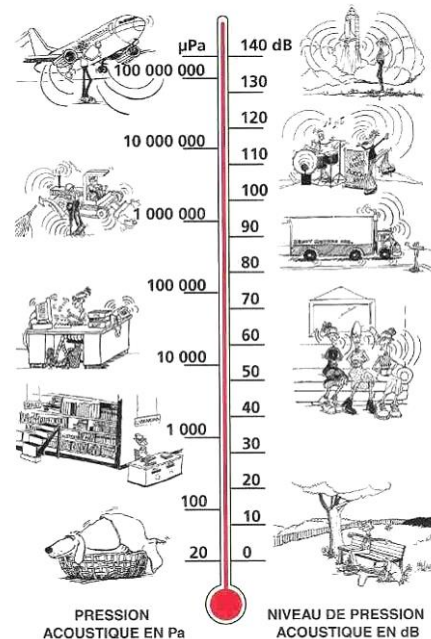
Le niveau de pression acoustique L_p se déduit donc de la relation suivante :

$$L_p = 10 \times \text{Log} \left(\frac{p^2}{p_0^2} \right)$$

avec p : La pression acoustique
 p_0 : La pression acoustique audible minimale, soit 20 μPa

Dans la réalité, l'échelle de niveaux sonores auxquels nous pouvons être exposés varie de 10 à 140 dB.

Voici quelques exemples ci-contre :

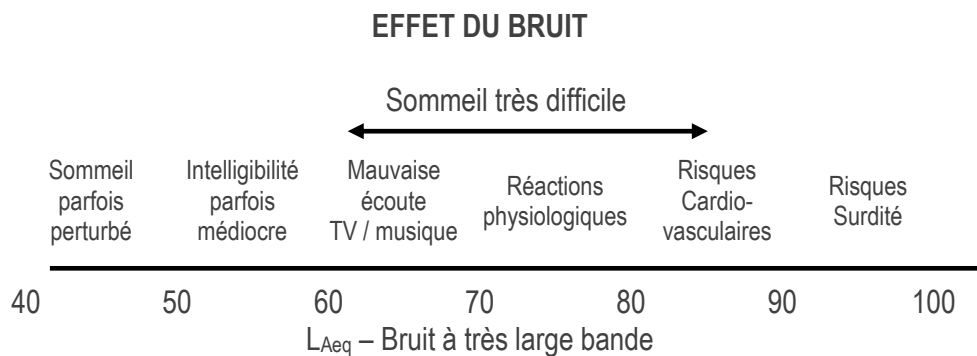


La pondération A : le dB(A)

L'oreille humaine joue le rôle d'un filtre en fonction des fréquences du bruit : elle atténue certaines fréquences (inférieures à 1 000 Hz et supérieures à 4 000 Hz) et en amplifie d'autres (celles comprises entre 1 000 Hz et 4 000 Hz).

De manière à restituer la « courbe de réponse » de l'oreille, on utilise une courbe de pondération, dite « courbe de pondération A ». On pourra ainsi définir un niveau sonore en dB(A) qui sera représentatif de la sensation auditive humaine.

Le dB(A) est l'unité la plus fréquemment utilisée en ce qui concerne la caractérisation des bruits dans l'environnement. L'échelle de niveaux ci-dessous illustre quelques effets du bruit sur l'homme :



L'addition de niveaux sonores

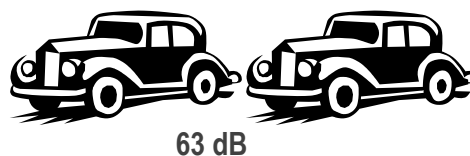
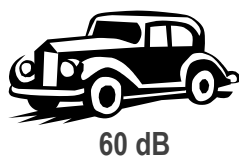
Les lois physiques et physiologiques liées au bruit imposent une arithmétique particulière. En effet, l'addition de 2 niveaux sonores ne se fait pas du tout de la même manière que l'addition de deux nombres classiques : **60 dB + 60 dB ne font pas 120 dB !**

Pour simplifier, nous ne rappellerons ici que les règles de base qui illustrent l'addition des niveaux sonores :

Doublement de la puissance :

$$60 \text{ dB} \oplus 60 \text{ dB} = 63 \text{ dB}$$

Quand on additionne deux sources de même niveau, le résultat global augmente de 3 dB. Par exemple, le doublement du trafic routier correspond à une augmentation du niveau sonore de 3 dB (toutes choses restant égales par ailleurs : % PL, vitesses, fluidité...)



Effet de masque :

$$60 \text{ dB} \oplus 70 \text{ dB} = 70 \text{ dB}$$

Si deux niveaux de bruit sont émis simultanément par deux sources sonores, et si le premier est au moins supérieur de 10 dB par rapport au second, le niveau sonore résultat est équivalent au plus grand des deux. Le bruit le plus faible est alors masqué par le plus fort.

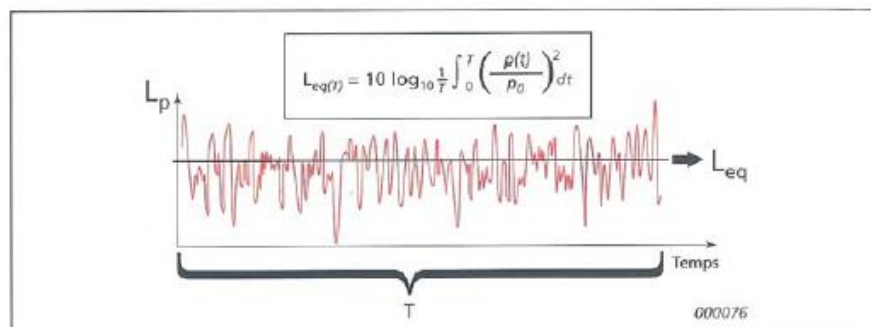


L_{eq} et L_{Aeq}

La plupart du temps, les bruits auxquels nous sommes soumis ne sont pas stables, leur niveau varie rapidement avec le temps : ce sont des bruits fluctuants (le bruit routier en est un exemple).

Il n'est alors plus possible de caractériser un tel bruit par son niveau sonore instantané. On utilise donc dans ce cas un indicateur appelé « niveau sonore (énergétique) continu équivalent » et noté $L_{eq,T}$ ou $L_{Aeq,T}$ (pour les bruits exprimés en dB(A)), T étant la période de temps sur laquelle on détermine cet indice.

Sur une période déterminée T, le L_{eq} est le niveau de bruit constant (stable dans le temps) qui aurait la même énergie que le bruit fluctuant considéré. Ce niveau continu équivalent constitue en quelque sorte une moyenne énergétique des niveaux de bruit.



En bruit routier, en France, on utilise les indices

- $L_{Aeq}(6h-22h)$ pour la période diurne,
- et l'indice $L_{Aeq}(22h-6h)$ pour la période nocturne ;

ils sont mesurés ou calculés à 2m en avant de façades, en tenant compte des réflexions sonores sur celles-ci.

La réglementation française impose parfois des valeurs limites admissibles pour la contribution sonore de la route impliquée ; par exemple, dans le cadre de la création de voies nouvelles, d'une modification significative, ou encore dans le cadre d'une opération de rattrapage de points noirs de bruit.

On utilise également aujourd'hui les indices européens L_n (ou L_{night}) pour la nuit et l'indice L_{den} représentatif de la période journalière de 24h (voir paragraphe suivant).

Définition du niveau jour-soir-nuit : L_{den}

Dans le cadre de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et des Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), on travaille sur la base des indices européens L_{den} (indice de 24h) et L_n (indice nocturne sur la période 22h-6h en France) :

Les cartes de bruit sont éditées selon deux indices acoustiques de 'niveau' ('level' en anglais, symbolisé 'L') :

- L'indice acoustique nocturne L_n ou L_{night} ('n' pour 'night' : la 'nuit' en anglais), indice du niveau sonore moyen annuel entre 22h et 6h.
- L'indice de la journée de 24h : L_{den} ('d' pour 'day' : le 'jour', 'e' pour 'evening' : le 'soir', 'n' pour 'night' : la 'nuit').

Le L_{den} est un niveau de bruit moyen annuel perçu sur une journée de 24 heures, en incluant des pondérations 'pénalisations' pour les périodes de soirée ('evening' : 18h-22h en France) et de nuit ('night' : 22h-6h en France) ; il n'y a pas de pondération sur la période de jour ('day' : 6h-18h en France).

L'unité utilisée pour ces indices est le décibel pondéré A, unité logarithmique symbolisée par dB(A).

Le niveau jour-soir-nuit L_{den} en décibels (dB) est défini par la formule suivante :

$$L_{den} = 10 \log_{10} \left\{ \left(\frac{1}{24} \right) \left(12 * 10^{\frac{L_{day}}{10}} + 4 * 10^{\frac{L_{evening}+5}{10}} + 8 * 10^{\frac{L_{night}+10}{10}} \right) \right\}$$

Sachant que c'est le son incident qui est pris en considération, ce qui signifie qu'il n'est pas tenu compte du son réfléchi sur la façade du bâtiment concerné (en règle générale, cela implique une correction de 3 dB lorsqu'on procède à une mesure).

La hauteur du point d'évaluation de L_{den} se situe à 4m au-dessus du sol dans le cadre d'un calcul effectué aux fins d'une Cartographie du Bruit Stratégique concernant l'exposition au bruit à l'intérieur et à proximité des bâtiments.

Approches technique et réglementaire

Valeurs des dépassements de seuil de bruit

L'arrêté du 4 avril 2006 précise ce que sont les dépassements des valeurs limites (qui sont représentés par les cartes de type C de la CBS).

Les seuils de dépassements sont valables en façades de bâtiments sensibles (habitations, établissements d'enseignement ou de soins) selon la famille de source sonore considérée et selon les indicateurs L_{den} et L_n , ils sont les suivants (en dB(A)) :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
L_{den}	55	68	73	71
L_n	/	62	65	60

Tableau 1 : Valeurs limites en dB(A) fixées à l'article 7 de l'arrêté du 4 avril 2006

Info

Recommandations de l'OMS

L'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) dans un guide récent (« *Lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement dans la région européenne* », 2018) donne des recommandations pour la protection de la santé humaine vis-à-vis de bruits provenant de diverses sources environnementales.

Par comparaison aux seuils de la directive 2002/49/CE, ses seuils recommandés sont les suivants :

Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route	Voie ferrée	Activité industrielle
L_{den}	45	53	54	/
L_n	40	45	44	/

Seuils recommandés par l'OMS, en dB(A).

Ces valeurs ne sont pas visées dans le cadre des plans de prévention de bruit dans l'environnement, car bien trop contraignantes notamment en milieux urbains, mais elles doivent être désormais prises en compte dans tous les projets à venir pour la préservation de la santé des populations.

Paramètres influents du bruit routier

Les paramètres principaux influant sur les niveaux sonores seront notamment :

- le trafic : le débit, son contenu en véhicules poids-lourds, la vitesse de circulation, l'allure (fluide, pulsée...),
- la nature du revêtement de chaussée, la pente de la voie,
- la nature du sol environnant, les obstacles à la propagation sonore, les aménagements ralentisseurs, des éléments réfléchissants ou absorbants, etc.,
- les conditions météo (celles-ci sont d'autant plus importantes que l'on s'éloigne de la route).

Echéances réglementaires

Au niveau européen, la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, date du 25 juin 2002.

Les textes réglementaires de référence, relatifs à la fois à la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS) et aux Plans de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), sont pour la France :

- Ordonnance n° 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement
- Loi n° 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement
- Décret n° 2006-361 du 24 mars 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement et modifiant le code de l'urbanisme
- Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Circulaire du 7 juin 2007 : Circulaire relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement
- Arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les textes prévoyaient deux échéances principales, avec réactualisations tous les 5 ans (sauf modification majeure justifiant d'une révision plus rapide) :

Première échéance

2007 : Cartes de bruit stratégiques (CBS)

Il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 250 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 6 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 60 000 trains / an, les grands aéroports (de plus de 50 000 mouvements par an).

2008 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées (en principe pour 2007), comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

Deuxième échéance

2012 : Cartes de bruit stratégiques (CBS)

Il s'agit :

- Des cartes de bruit des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Des cartes des grandes infrastructures de transport, concernant : les routes de plus de 3 millions de véhicules /an, les voies ferrées de plus de 30 000 trains / an.

2013 : Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Il s'agit des plans relatifs aux agglomérations et infrastructures cartographiées en 2012, comprenant :

- Les plans d'actions pour protéger les populations et bâtiments sensibles (habitations, santé, enseignement) en dépassement de seuil.
- Des réflexions sur la nouvelle notion de « zones calmes ».

Troisième échéance

2017 : Révision des Cartes de bruit stratégiques (CBS) de deuxième échéance

2018 : Révision des Plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) de deuxième échéance

Dans le cadre des 1^{ère} et 2^{ème} échéances, les premières Cartes de Bruit Stratégiques ont été réalisées en 2008-2009 à l'échelle du Département des Yvelines (groupement de commandes). Des PPBE communaux ont également été réalisées en 2014-2015 sur certaines des sept communes « historiques de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La Communauté d'Agglomération de Saint Quentin-en-Yvelines avec l'intégration en janvier 2016 de cinq nouvelles communes s'inscrit dans le cadre de la troisième échéance avec une population de près de 230 000 habitants.

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Synthèse de la Cartographie de Bruit Stratégique

Cartes

La cartographie de bruit stratégique (CBS) de la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a été réalisée par Bruitparif en 2018 et arrêtée en Conseil Communautaire le 20 décembre 2018.

Elle a fait l'objet de document de synthèse de Bruitparif (résumé non technique relatif à l'élaboration des cartes stratégiques de bruit).

Ces cartes interactives sont accessibles sur le lien suivant de Bruitparif :

<https://carto.bruitparif.fr/zone/CA%20Saint%20Quentin%20en%20Yvelines>

Globalement, la cartographie de **bruit cumulé** indique que la majorité de la population est exposée à des ambiances sonores calmes ou modérées, typiques de milieux péri-urbain et urbain ; pour la majorité des habitants, les valeurs L_{den} d'exposition sont inférieures à 60/65 dB(A) et les valeurs L_n sont inférieures à 55/60 dB(A).

En termes de **multi-exposition aux bruits**, des dépassements de seuils de bruits multi-sources sont indiqués dans le tableau ci-après, il pointe quelques habitations du territoire qui sont surexposées, soit par rapport aux seuils à la fois routes et voies ferrées, soit par rapport aux seuils à la fois routes et avions.

Commune	Bâtiments d'habitations	Dépassements route	Dépassements voie ferrée
Les-Clayes-sous-Bois	3	RD 11 en L_{den}	L_n

Tableau 2 : Multi-exposition et dépassements de seuils routes/fer

Des vues des cartes sont données ci-après au format réduit à titre d'exemples.



Indicateurs européens de la gêne sonore :

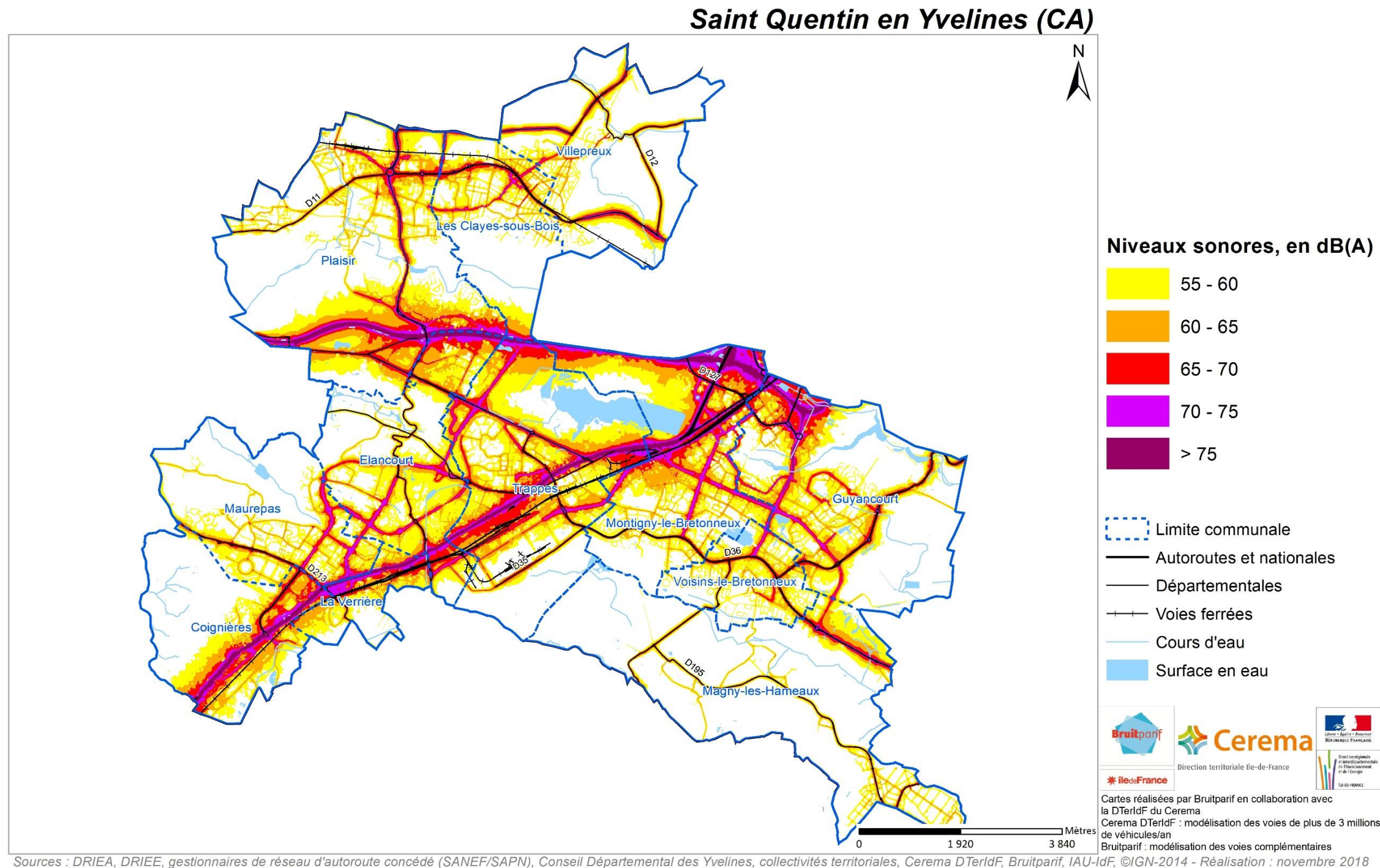
Le L_n est l'indicateur de niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h).

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

Vues d'exemples de cartes de type A

Bruit routier

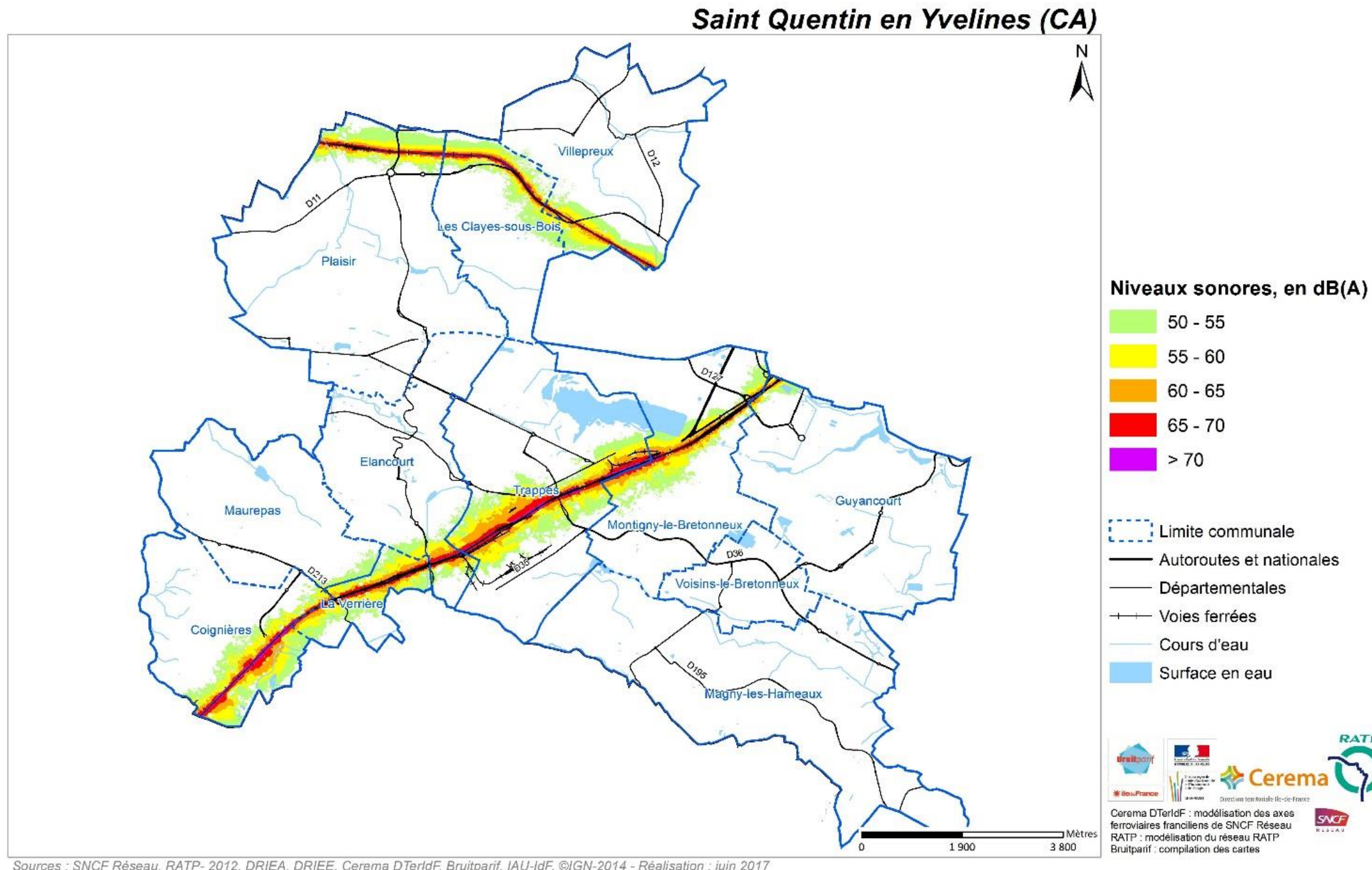
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)



Carte 2 : Exemple de carte de type A (répartition des niveaux sonores) pour le bruit routier selon l'indicateur global Lden

Bruit ferré

Indicateur Ln (Nuit)



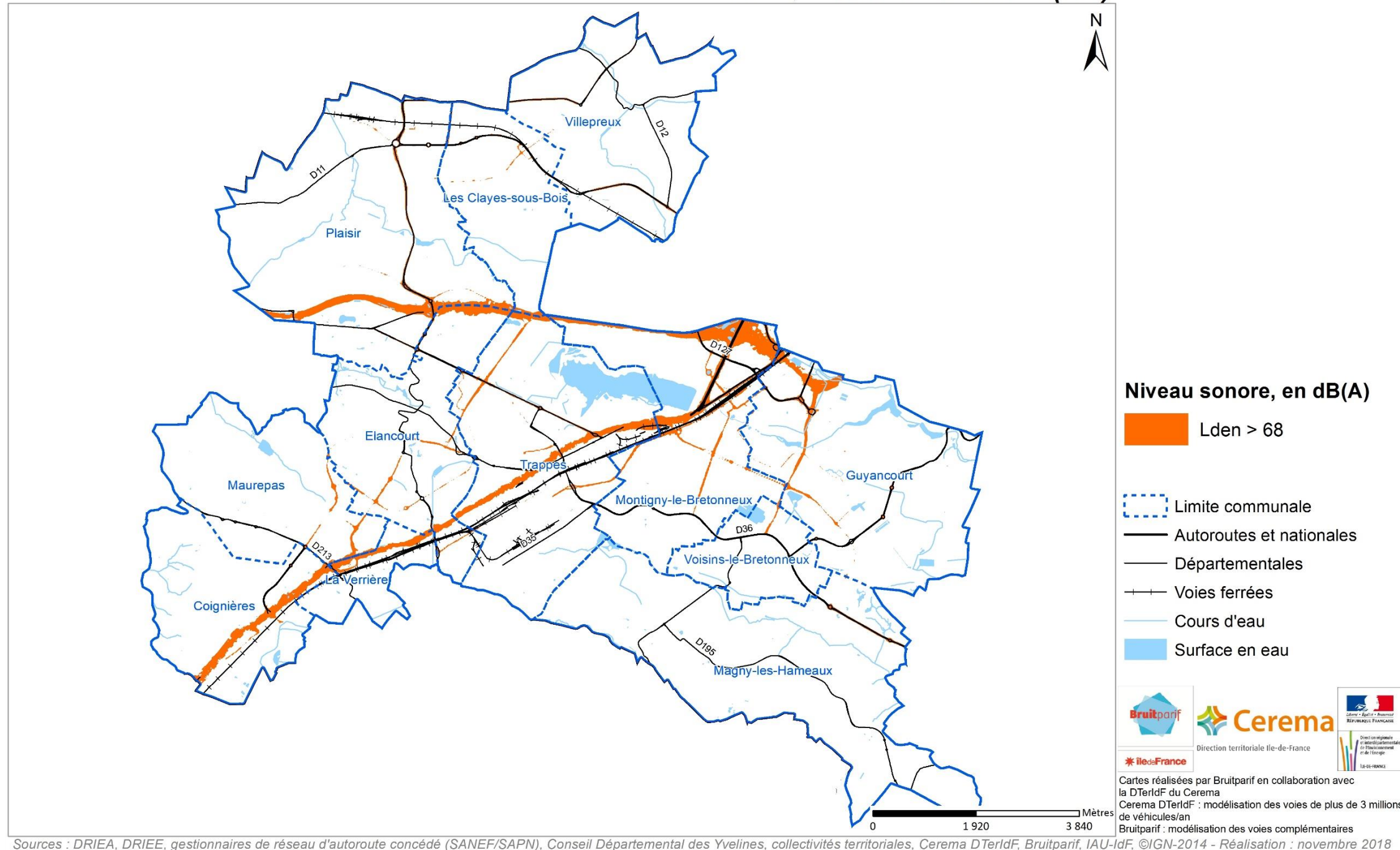
Carte 3 : Exemple de carte de type A (répartition des niveaux sonores) pour le bruit ferroviaire selon l'indicateur nocturne Ln

Vues d'exemples de cartes de type C

Bruit routier Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Lden dépasse 68 dB(A)
Indicateur Lden (Jour/Soir/Nuit)

Saint Quentin en Yvelines (CA)



Carte 4 : Exemple de carte de type C (zones de dépassement de seuil) pour le bruit routier selon l'indicateur global Lden

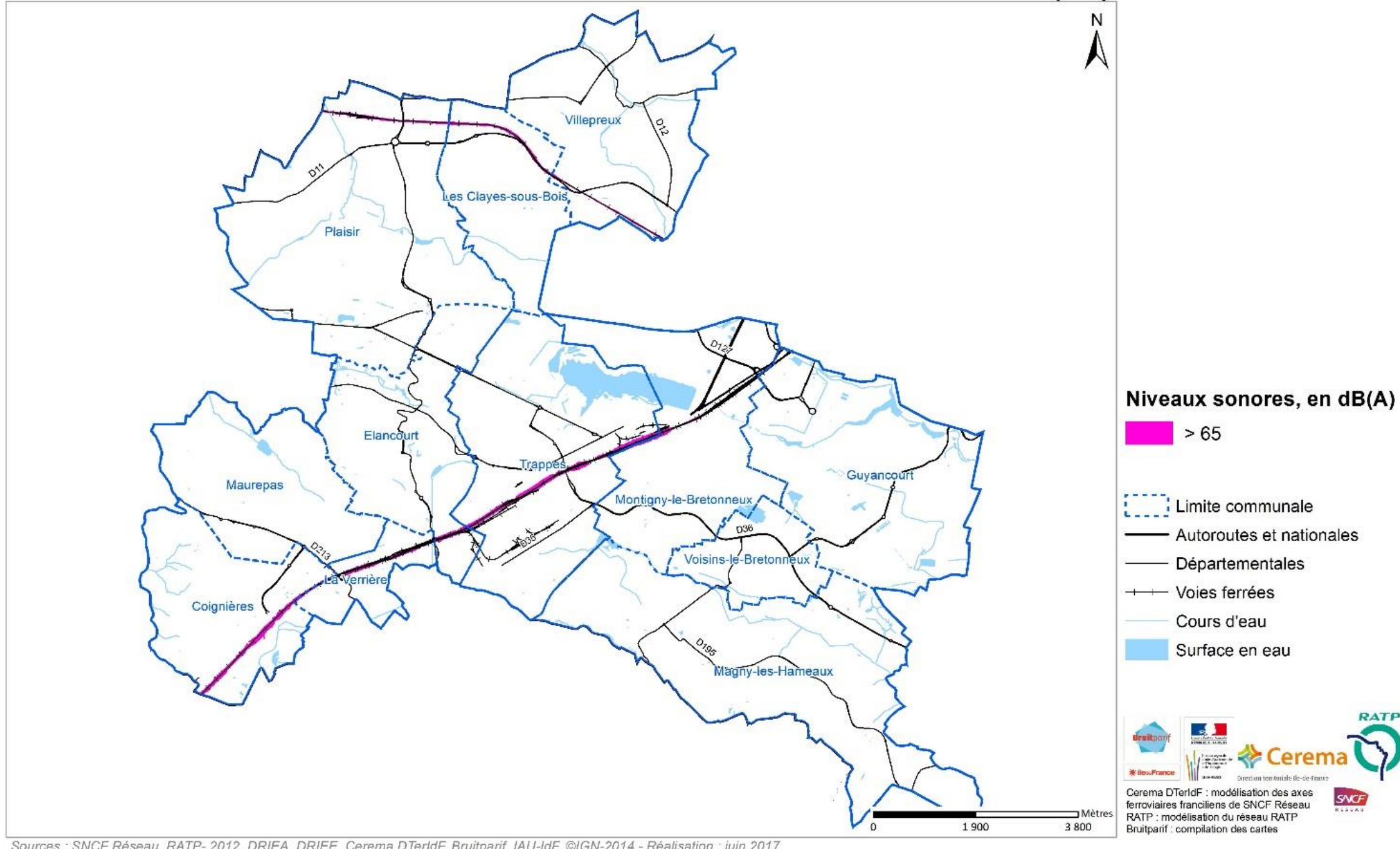
Bruit ferré

Zones de dépassement de la valeur limite

Zones susceptibles de contenir des bâtiments dont le Ln dépasse 65 dB(A)

Indicateur Ln (Nuit)

Saint Quentin en Yvelines (CA)



Carte 5 : Exemple de carte de type C (zones de dépassement de seuil) pour le bruit ferroviaire selon l'indicateur nocturne Ln

Exposition au bruit de la population et des établissements sensibles

Le décompte de la population et des établissements sensibles (d'enseignement ou de soins) exposés a été réalisé pour chaque famille de source de bruit (route et voie ferrée) et par indicateur sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines par Bruitparif et est présenté ci-dessous.

Les documents produits par Bruitparif ne présentent pas les statistiques d'exposition au bruit cumulé (le bruit cumulé des sources de bruits routiers, ferroviaires, des avions et des ICPE-A ne fait pas partie des exigences de la Directive européenne).

Rappel

Rappelons qu'en **milieu urbain**, des valeurs L_{den} de 60 à 70 dB(A) sont assez courantes, ainsi que pour la nuit en L_n des valeurs de 55 à 65 dB(A).

Les données de population utilisées par Bruitparif sont issues de la couche « densibati » produite par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la région Ile de France dans laquelle la population du RGP (recensement général de la population) 2009 de l'INSEE est répartie à l'intérieur des bâtiments d'habitation (couche bâtiment issue de la BDTPO 2008 de l'IGN) de façon proportionnelle au volume du bâtiment.

Bruit routier

Exposition de la population

Population exposée	L_{den}	
	Nb	%
entre 55 et 60 dB(A)	91 574	40.8%
entre 60 et 65 dB(A)	43 678	19.5%
entre 65 et 70 dB(A)	19 154	8.6%
entre 70 et 75 dB(A)	1 821	0.8%
à plus de 75 dB(A)	347	0.2%
Au-dessus du seuil (68 dB(A))	6 926	3.1%

Population exposée	L_n	
	Nb	%
entre 50 et 55 dB(A)	48 796	21.8%
entre 55 et 60 dB(A)	14 506	6.5%
entre 60 et 65 dB(A)	1 730	0.8%
entre 65 et 70 dB(A)	349	0.2%
à plus de 70 dB(A)	75	0%
Au-dessus du seuil (62 dB(A))	985	0.4%

Tableau 3 : Répartition globale de l'exposition de la population au bruit routier (L_{den} et L_n) et dépassements de seuils

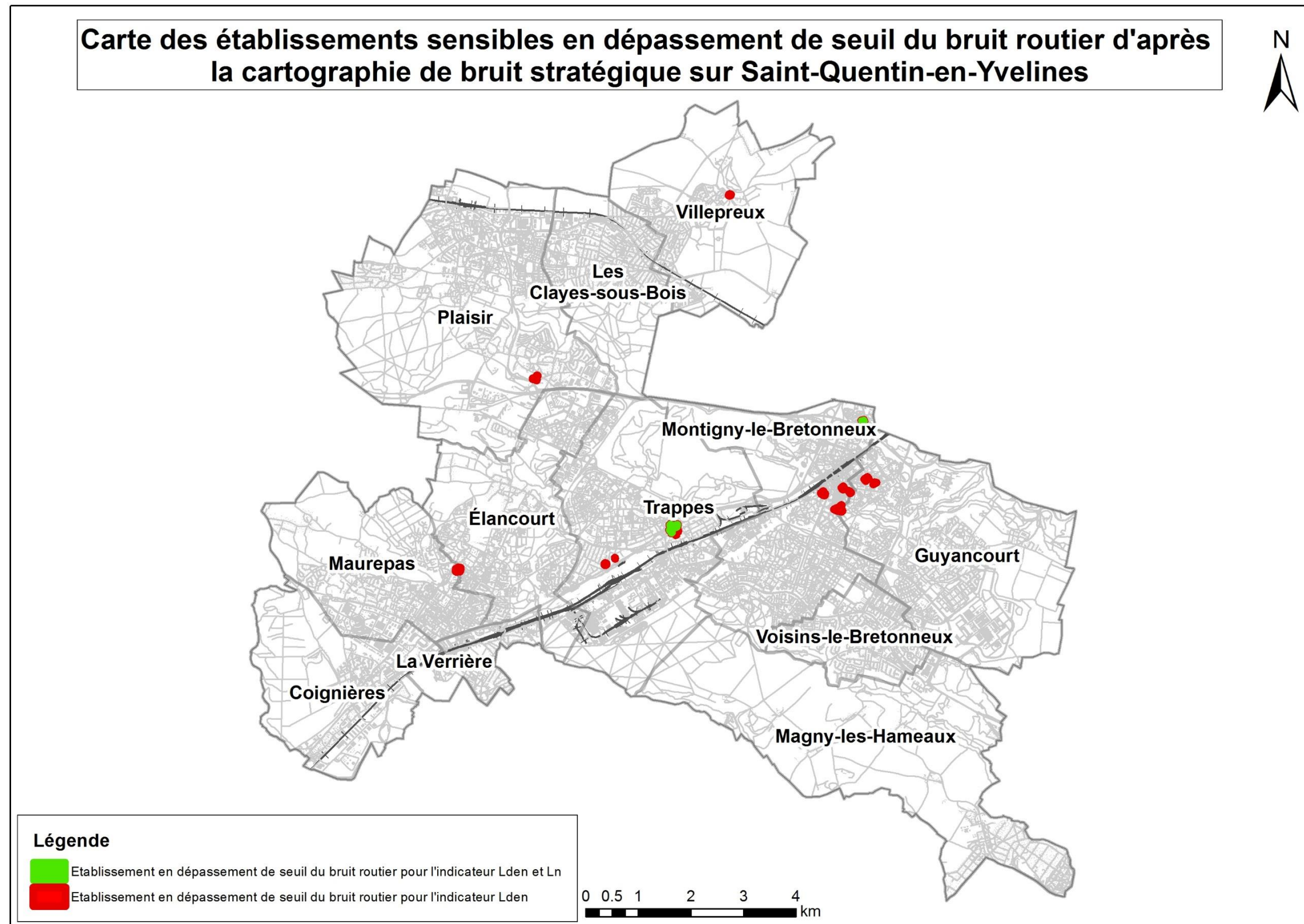
Exposition des établissements sensibles

Etablissements	L _{den}		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	102	19	18
entre 60 et 65 dB(A)	41	15	6
entre 65 et 70 dB(A)	22	4	7
entre 70 et 75 dB(A)	3	2	0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil (68 dB(A))	7	2	1

Etablissements	L _n		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	49	10	7
entre 55 et 60 dB(A)	15	5	6
entre 60 et 65 dB(A)	4	2	0
entre 65 et 70 dB(A)	0	0	0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil (62 dB(A))	3	1	0

Tableau 4 : Répartition globale de l'exposition des établissements sensibles au bruit routier (L_{den} et L_n) et dépassements de seuils

La carte ci-dessous présente l'emplacement des établissements sensibles repérés en dépassement de seuil du bruit routier.



Carte 6 : Plan des établissements sensibles en dépassement de seuil du bruit routier d'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Bruit des voies ferrées

Exposition de la population

Population exposée	L _{den}	
	Nb	%
entre 55 et 60 dB(A)	17 003	7.6%
entre 60 et 65 dB(A)	9 252	4.1%
entre 65 et 70 dB(A)	3 668	1.6%
entre 70 et 75 dB(A)	2 815	1.3%
à plus de 75 dB(A)	253	0.1%
Au-dessus du seuil (73 dB(A))	960	0.4%

Population exposée	L _n	
	Nb	%
entre 50 et 55 dB(A)	15507	6.9%
entre 55 et 60 dB(A)	7802	3.5%
entre 60 et 65 dB(A)	3616	1.6%
entre 65 et 70 dB(A)	2546	1.1%
à plus de 70 dB(A)	14	0%
Au-dessus du seuil (65 dB(A))	2560	1.1%

Tableau 5 : Répartition globale de l'exposition de la population au bruit ferroviaire (L_{den} et L_n) et dépassements de seuils

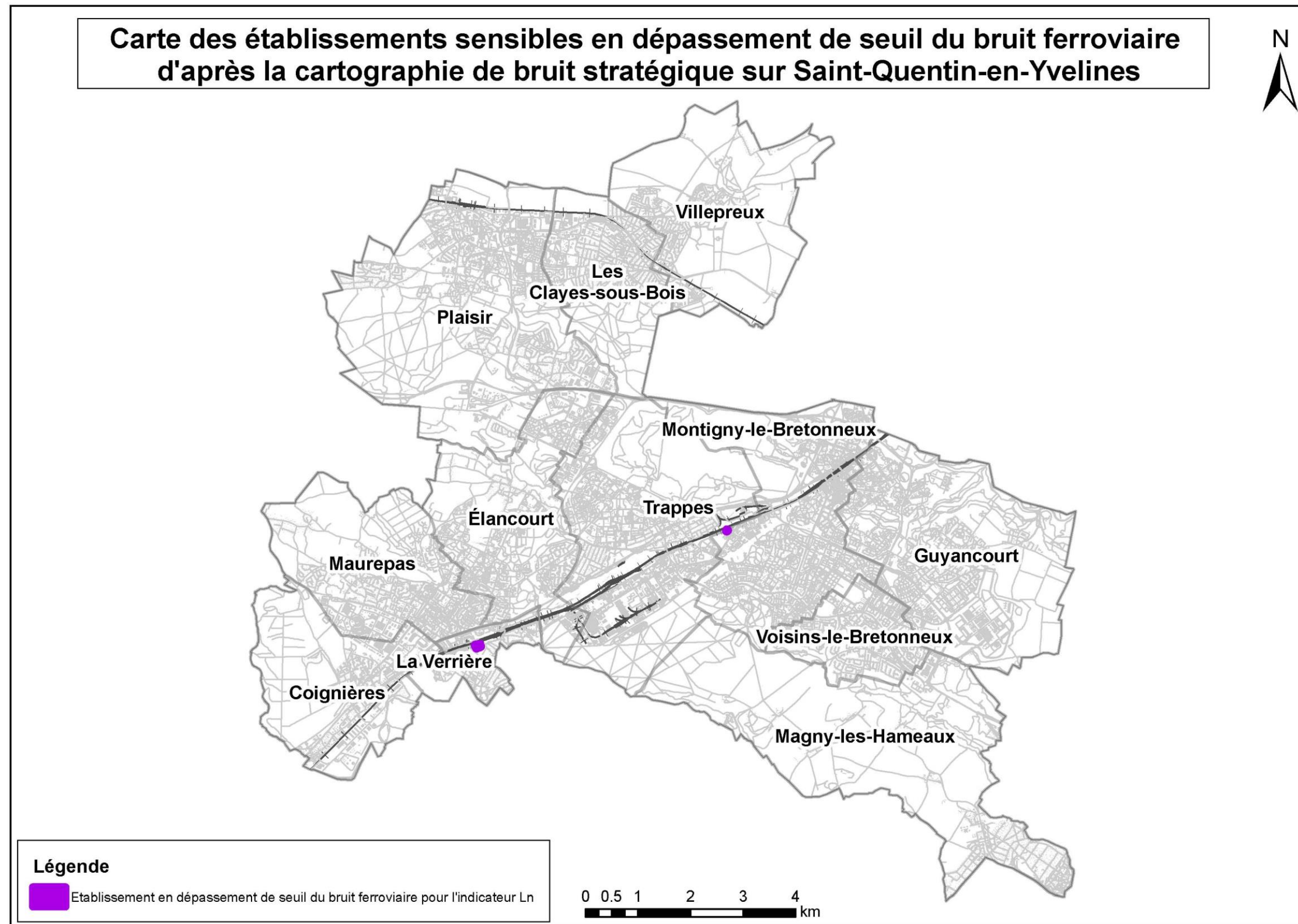
Exposition des établissements sensibles

Etablissements	L _{den}		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 55 et 60 dB(A)	10	0	3
entre 60 et 65 dB(A)	8	3	1
entre 65 et 70 dB(A)	2	1	1
entre 70 et 75 dB(A)	2	1	0
à plus de 75 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil (73 dB(A))	0	0	0

Etablissements	L _n		
	Enseignement	Petite enfance	Sanitaire et social
entre 50 et 55 dB(A)	8	0	2
entre 55 et 60 dB(A)	9	3	1
entre 60 et 65 dB(A)	0	2	1
entre 65 et 70 dB(A)	2	0	0
à plus de 70 dB(A)	0	0	0
Au-dessus du seuil (65 dB(A))	2	0	0

Tableau 6 : Répartition globale de l'exposition des établissements sensibles au bruit ferroviaire (L_{den} et L_n) et dépassements de seuils

La carte ci-dessous présente l'emplacement des établissements sensibles repérés en dépassement de seuil du bruit ferroviaire d'après les résultats de la cartographie.



Carte 7 : Plan des établissements sensibles en dépassement de seuil du bruit routier d'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Remarques et compléments relatifs aux résultats de la CBS

Exposition par famille de sources de bruit

Les deux graphes ci-après donnent les répartitions de niveaux d'exposition de la population au bruit par famille de source, selon les indicateurs L_{den} et L_n :

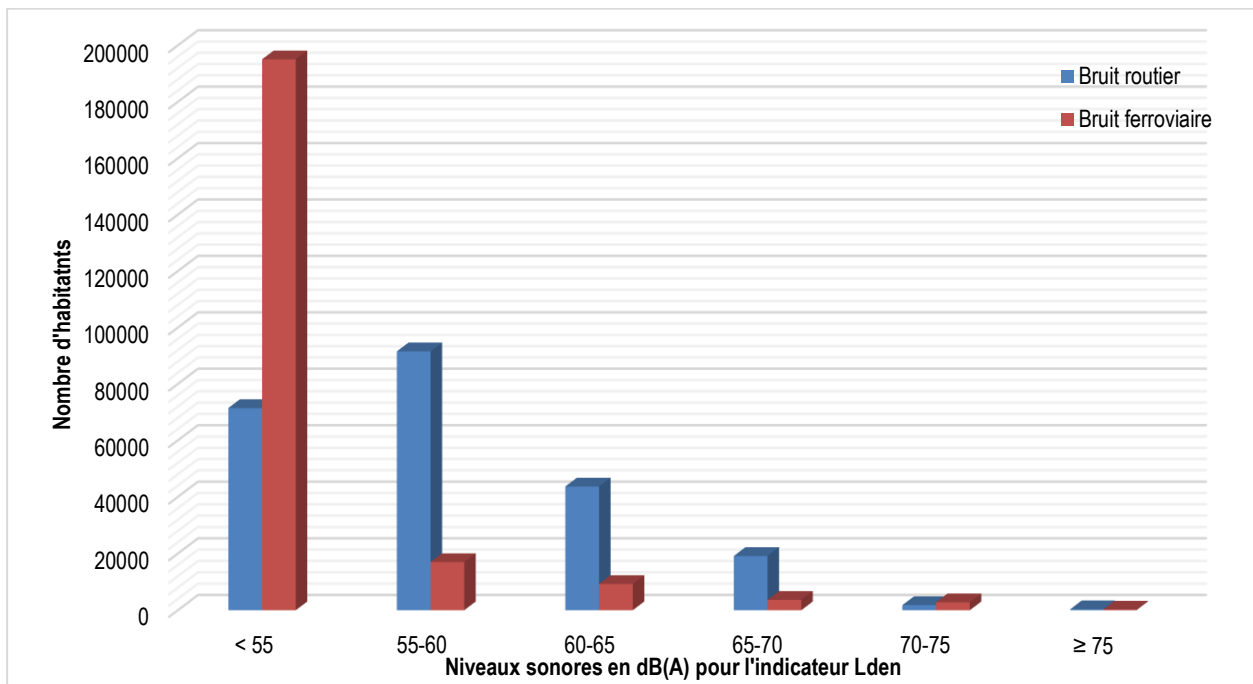


Figure 1 : Répartition de l'exposition au bruit de la population selon les sources de bruit pour l'indicateur L_{den}

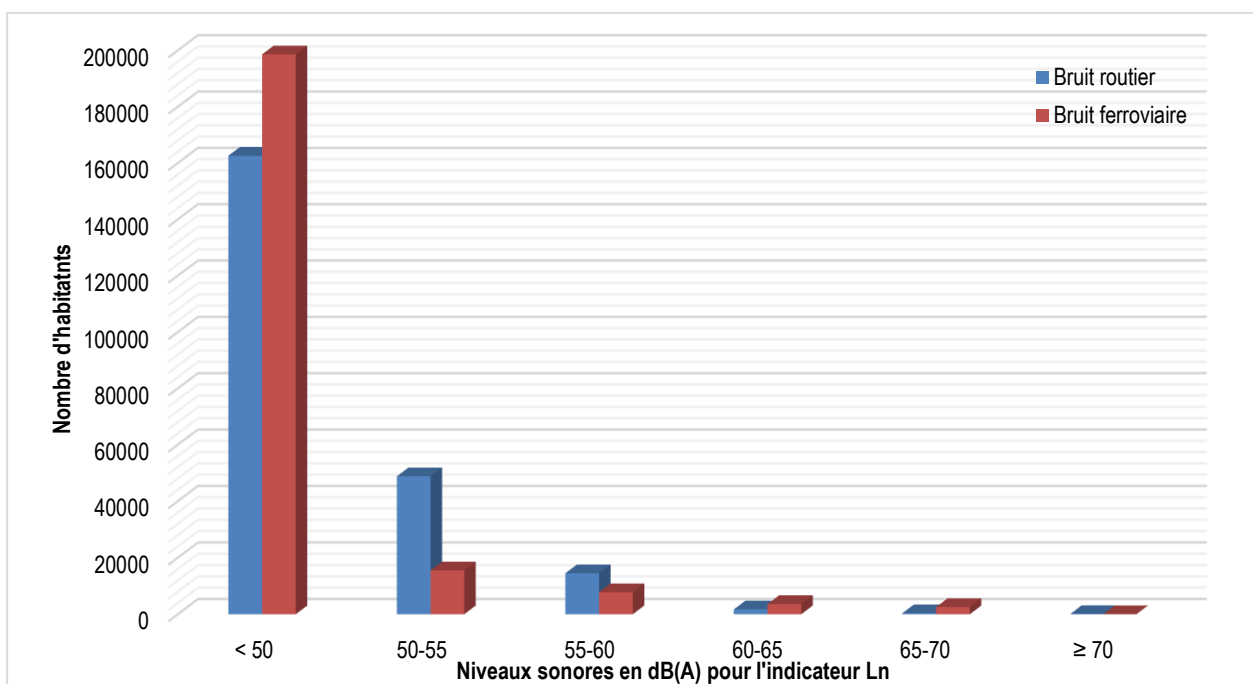


Figure 2 : Répartition de l'exposition au bruit de la population selon les sources de bruit pour l'indicateur L_n

Les deux graphes ci-après donnent les répartitions de niveaux d'exposition des établissements sensibles au bruit par famille de source, selon les indicateurs L_{den} et L_n :

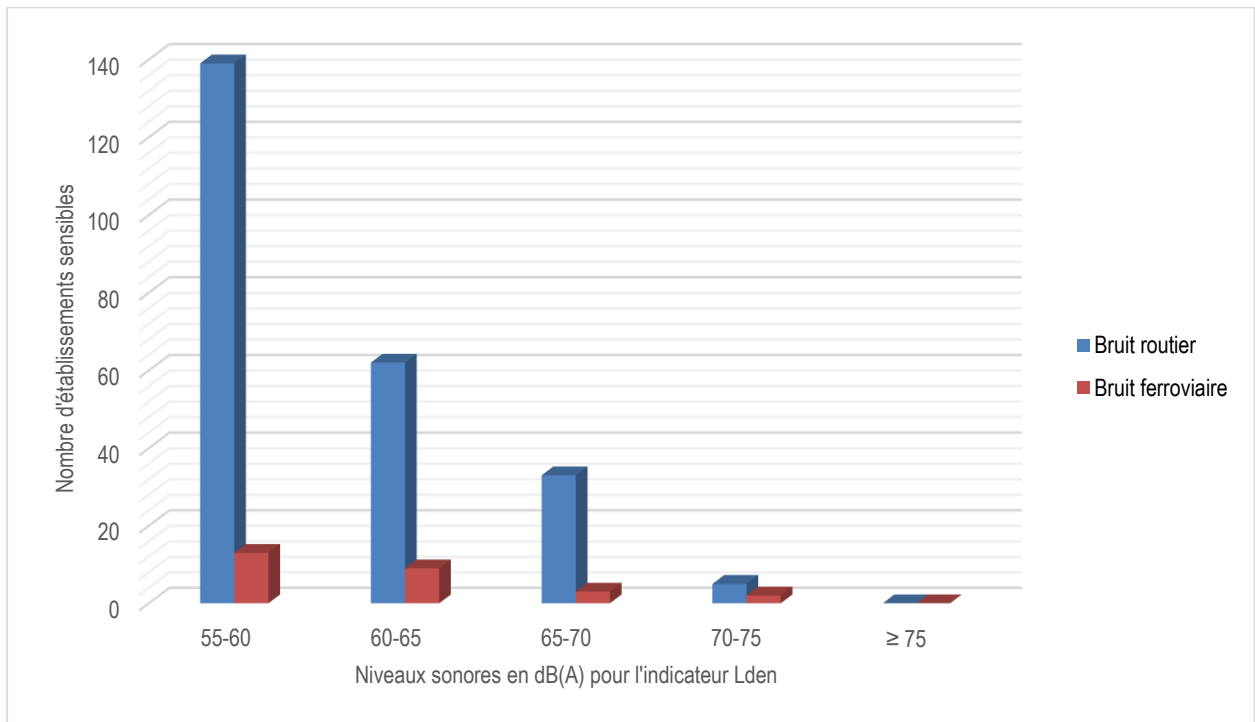


Figure 3 : Répartition de l'exposition au bruit des établissements sensibles selon les sources de bruit pour l'indicateur L_{den}

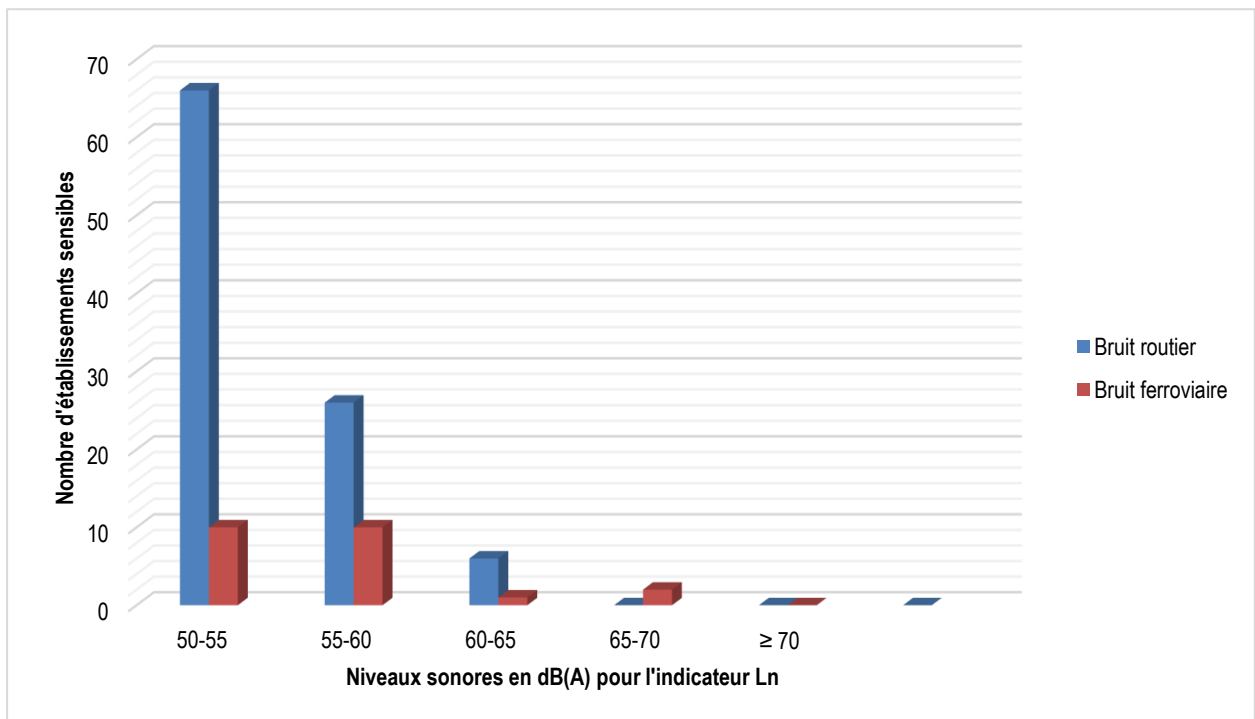


Figure 4 : Répartition de l'exposition au des établissements sensibles selon les sources de bruit pour l'indicateur L_n

La **route** est la source de bruit principale présente sur le territoire de la communauté d'agglomération, celle qui touche la plus grande quantité de la population et présente aussi le plus grand nombre de dépassements de seuils de bruit (voir paragraphe suivant) : 6 926 habitants en L_{den} , 985 habitants en L_n , 10 Ets d'enseignement en L_{den} , un Ets de santé en L_{den} et quatre Ets d'enseignement en L_n .

Les dépassements de seuils sont majoritaires en L_{den} sur la période 24h.
Les dépassements identifiés en dépassements nocturnes L_n présentent également des dépassements en L_{den} ; les habitations concernées (pour 985 habitants) par ces doubles dépassements sont en ce sens plus sensibles que les autres.

Les **voies ferrées** concernent une moindre partie de la population mais présentent des dépassements de seuils de bruit relativement importants (voir paragraphe suivant) : 960 habitants en L_{den} , 2 560 habitants en L_n et deux Ets d'enseignement en L_n .

Les dépassements de seuils sont majoritaires en L_n sur la période nocturne.
Les dépassements identifiés en dépassements diurnes L_{den} présentent également des dépassements en L_n ; les habitations concernées (pour 960 habitants) par ces doubles dépassements sont en ce sens plus sensibles que les autres.

Il est à noter que le bruit ferroviaire représente les plus fortes contributions sonores par rapport aux autres sources de bruit (même si les seuils de dépassements sont plus élevés pour le fer) avec des valeurs L_{den} dépassant 70 dB(A) pour 3 068 personnes ou des valeurs L_n dépassant 65 dB(A) pour 2 560 personnes.

Répartition des dépassements de seuils de bruit

Les deux graphes ci-après donnent les répartitions des dépassements de seuils de bruit de la population par famille de source, selon les indicateurs L_{den} et L_n :

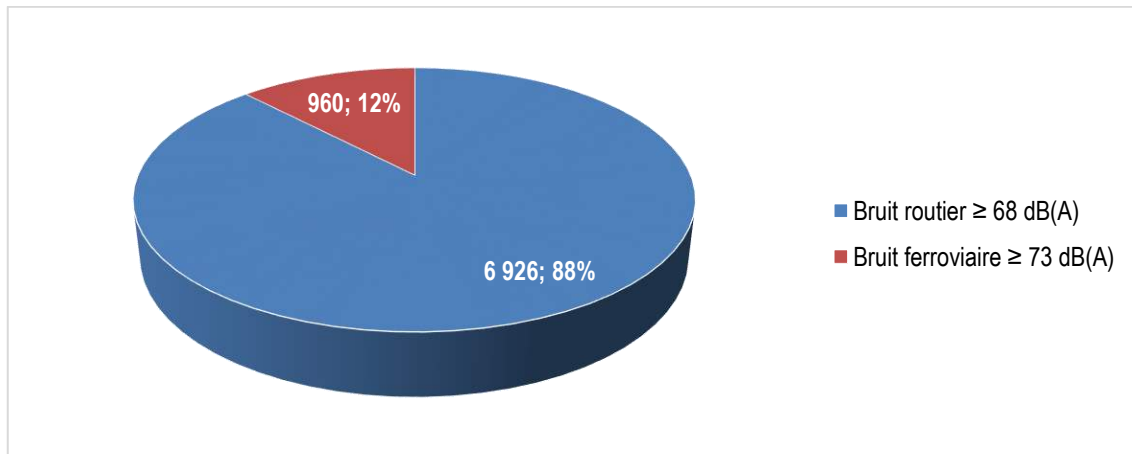


Figure 5 : Dépassesments de seuils de bruit de la population selon les sources pour l'indicateur L_{den} (habitants et pourcentages)

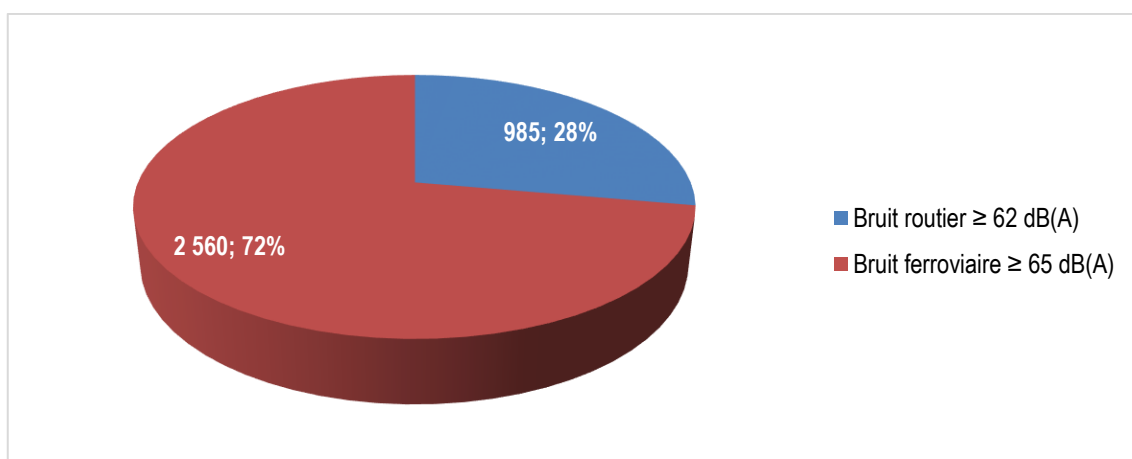


Figure 6 : Dépassesments de seuils de bruit de la population selon les sources pour l'indicateur L_n (habitants et pourcentages)

En absolu, les quantités des dépassements de seuils sont relativement modérées ; on retrouve la domination du bruit routier sur la période de bruit de 24 heures (indicateur L_{den} à 88% des dépassements), les dépassements de seuils en ferroviaire est sur cette période de l'ordre de 12 %.

Le bruit ferroviaire présente la majorité des dépassements de seuils de bruit nocturne (72% des dépassements), le reste est attribuable à la route (28%).

Les deux graphes ci-après donnent les répartitions des dépassements de seuils de bruit des établissements sensibles par famille de source, selon les indicateurs L_{den} et L_n :

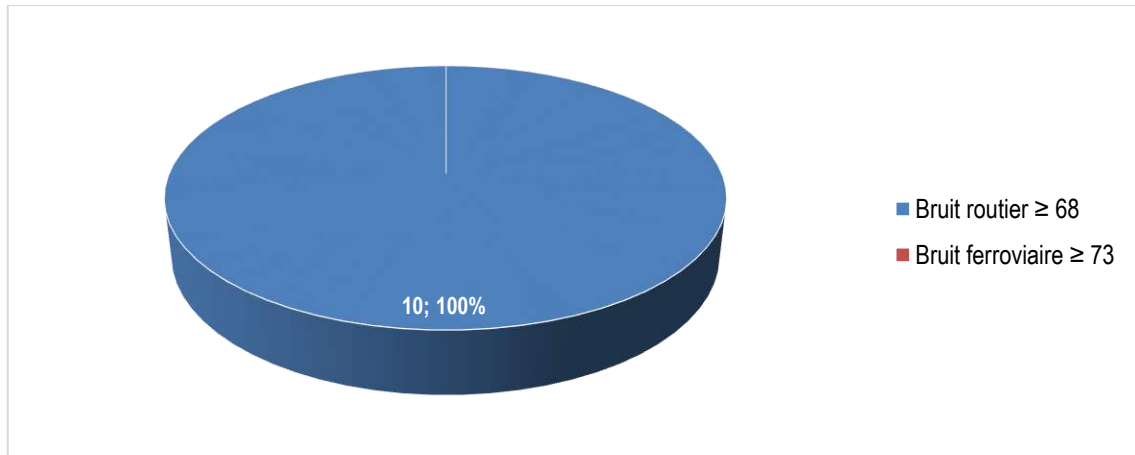


Figure 7 : Dépassements de seuils de bruit des établissements sensibles selon les sources pour l'indicateur L_{den} (quantités et pourcentages)

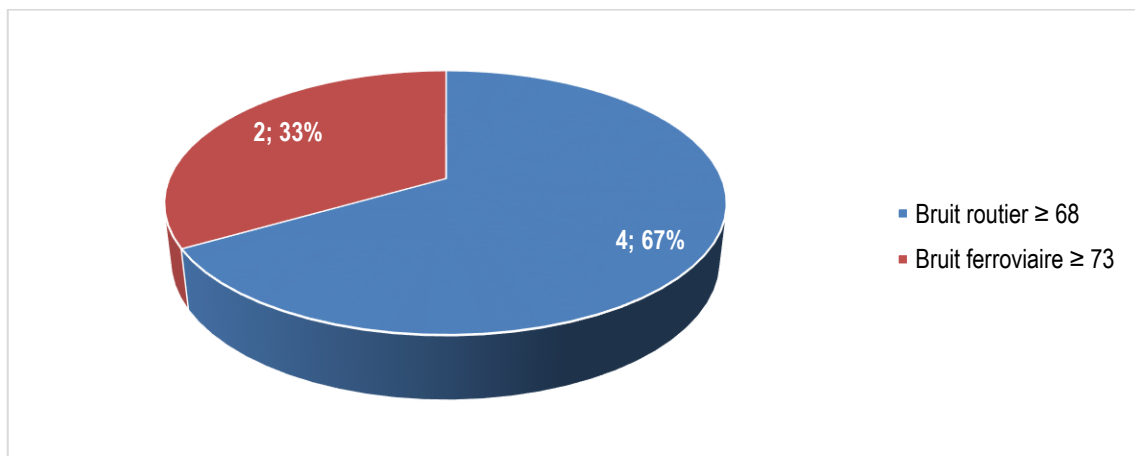


Figure 8 : Dépassements de seuils de bruit des établissements sensibles selon les sources pour l'indicateur L_n (quantités et pourcentages)

Les dépassements de seuils pour les établissements sensibles sont assez marginaux :

- 10 établissements en dépassement de seuil du bruit routier pour l'indicateur L_{den} ,
- 6 pour l'indicateur L_n : 4 pour le bruit routier et 2 pour le bruit ferroviaire.

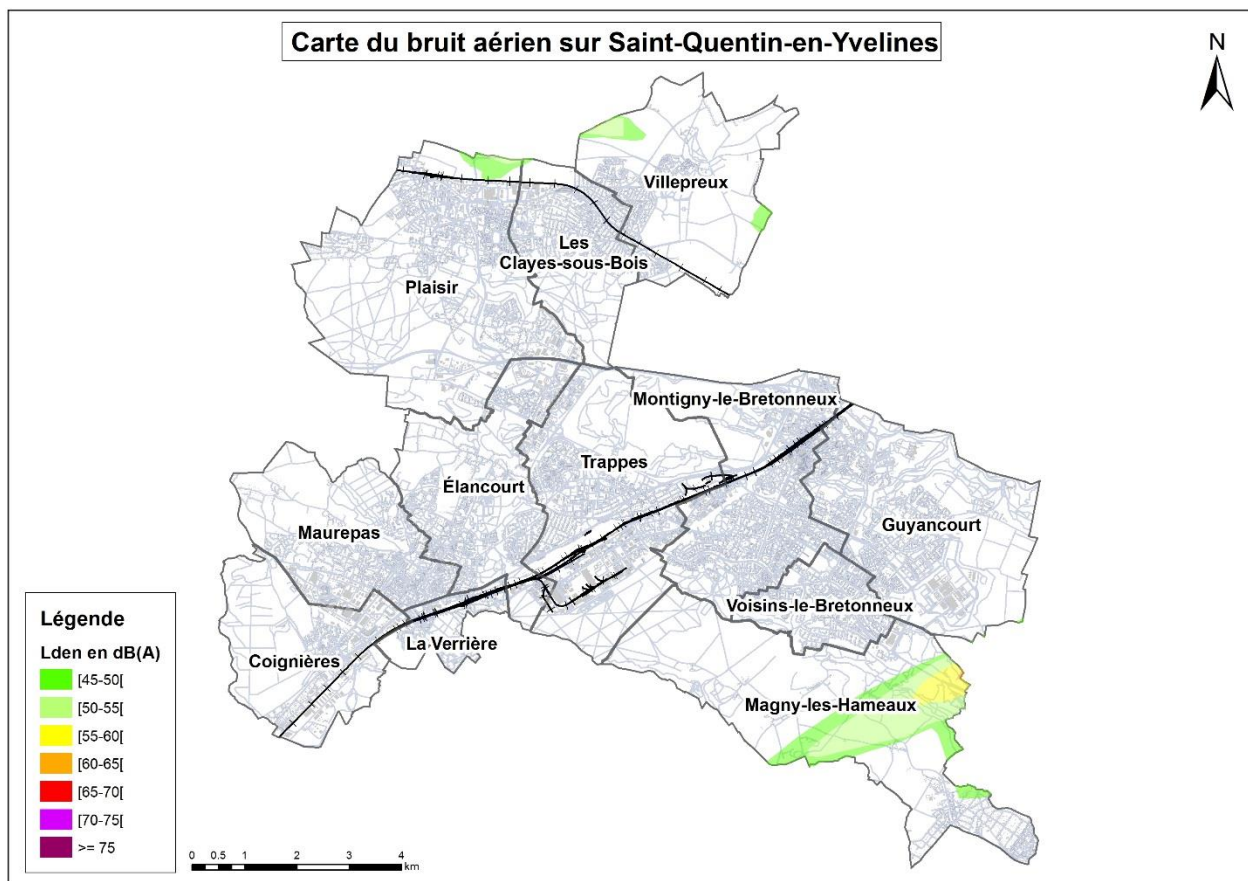
Aérodrome

Les aérodromes se situant à proximité de la Communauté d'Agglomération supportant un trafic inférieur à 50 000 mouvements par an, n'entrent pas dans le champ d'application des CBS et PPBE des « grandes infrastructures » de l'Etat.

Les aérodromes à proximité sont :

- Aérodrome de Chavenay-Villepreux
- Aérodrome de Saint-Cyr-l'École
- Aérodrome de Toussus-le-Noble

Bruitparif a réalisé des calculs des niveaux sonores des aérodromes. Les résultats sont visibles sur le site : <https://carto.bruitparif.fr/> ou encore sur la carte ci-dessous.



Carte 8 : Carte du bruit aérien sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Les communes impactées par les aérodromes limitrophes sont Magny-les-Hameaux, Plaisir et Villepreux.

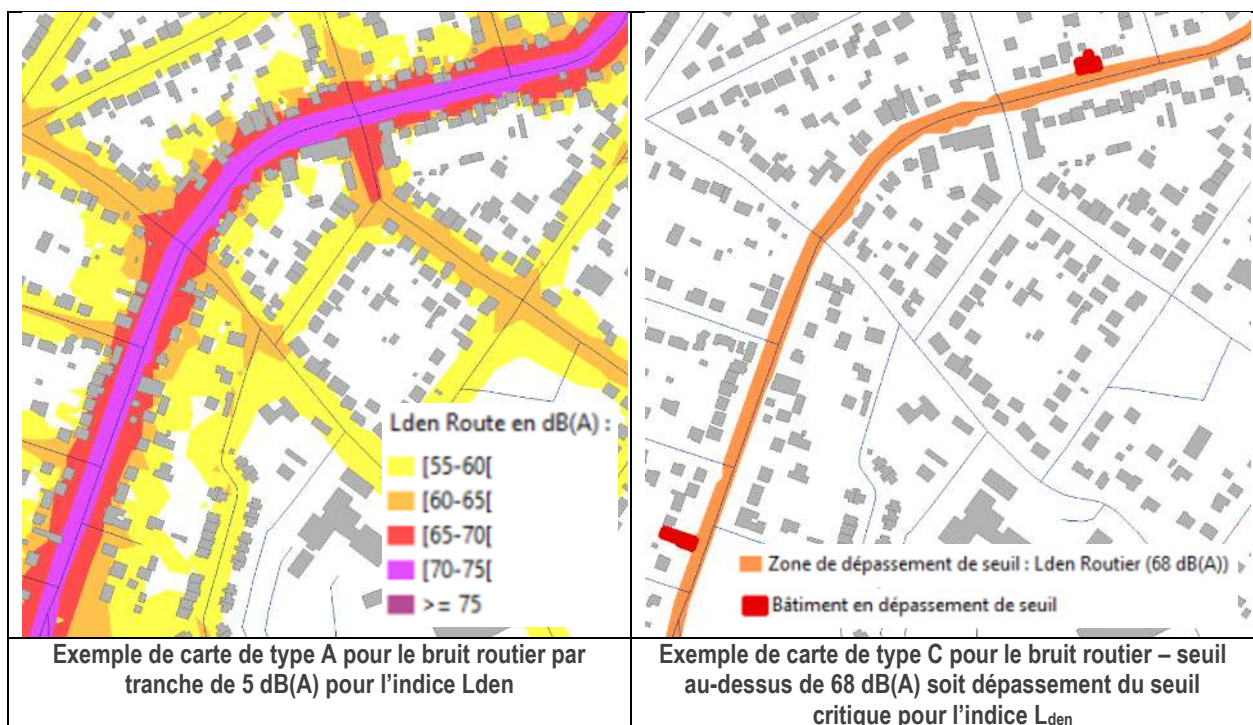
Il est à noter que le PEB de l'aérodrome de Chavenay-Villepreux est en cours de révision.

Diagnostic territorialisé

Analyse des dépassements de seuils sur le territoire

Les résultats présentés dans ce paragraphe s'appuient sur l'analyse des cartes stratégiques de bruit réalisées sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines et présentent des statistiques sur les douze communes concernées par le projet de PPBE.

Les exemples ci-dessous présentent quelques zooms sur résultats des cartes de bruit de certaines infrastructures afin de mieux appréhender l'analyse réalisée par la suite.

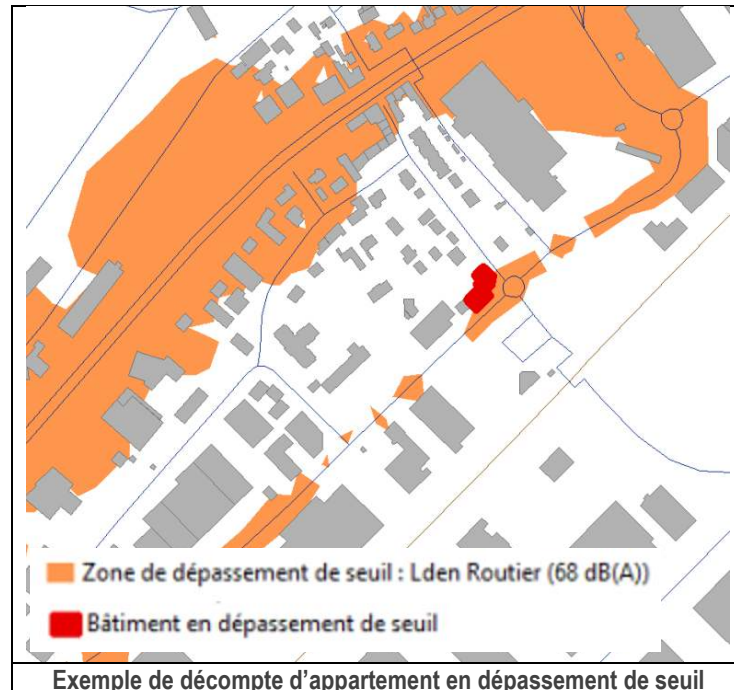


L'exemple à gauche montre les résultats des cartes de type A pour le bruit routier par tranche de 5dB(A) pour l'indice L_{den} (la couleur violette présentant les niveaux entre 70 et 75 dB(A)). L'exemple à droite montre les résultats pour les cartes de type C – dépassement de seuil de 68 dB(A) pour l'indice L_{den} pour le bruit routier.

Bien que certaines habitations soient présentes dans la tranche 65-70 dB(A) (en rouge sur l'exemple de gauche), seulement trois habitations « mordent » sur la portion identifiée comme en dépassement du seuil réglementaire pour l'indice L_{den} , soit au-dessus de 68 dB(A).

Lors de la CBS, le dénombrement de la population est effectué à partir de données de population (IRIS ou îlots) qui sont réparties après dans chaque habitation à partir du volume du bâti.

Par la suite, l'analyse prend en compte la forme du bâti, son implantation et les façades comprises dans la zone du dépassement de seuil. Cette analyse fine permet d'identifier et de retenir uniquement les maisons individuelles ainsi que les appartements ayant une façade étant en dépassement des seuils. Par exemple, les bâtiments d'habitations présentés en rouge sur l'exemple suivant sont des habitations collectives en dépassement de seuil.



Dans cet exemple, seuls les 3 appartements présents du côté de la voie concernée sont décomptés. Le reste du bâtiment et des autres appartements ne sont pas considérés comme en dépassement de seuil.

La population par appartements ou par habitations individuelles a été estimée à 2.3 personnes par foyer.

Les statistiques présentées ci-dessous tiennent compte de ce traitement de la population.



Les données de populations présentées par zone sont les données de populations en dépassement de seuil (niveau sonore supérieur à 68 dB(A) pour le bruit routier et 73 dB(A) pour le bruit ferroviaire). D'autres habitations peuvent, bien entendu, être impactées par ces infrastructures mais les niveaux sonores en façade des habitations sont en dessous des seuils réglementaires.

La carte ci-dessous présente l'ensemble des zones où des dépassements de seuils (routier et ferroviaire) qui ont été repérés sur le territoire.

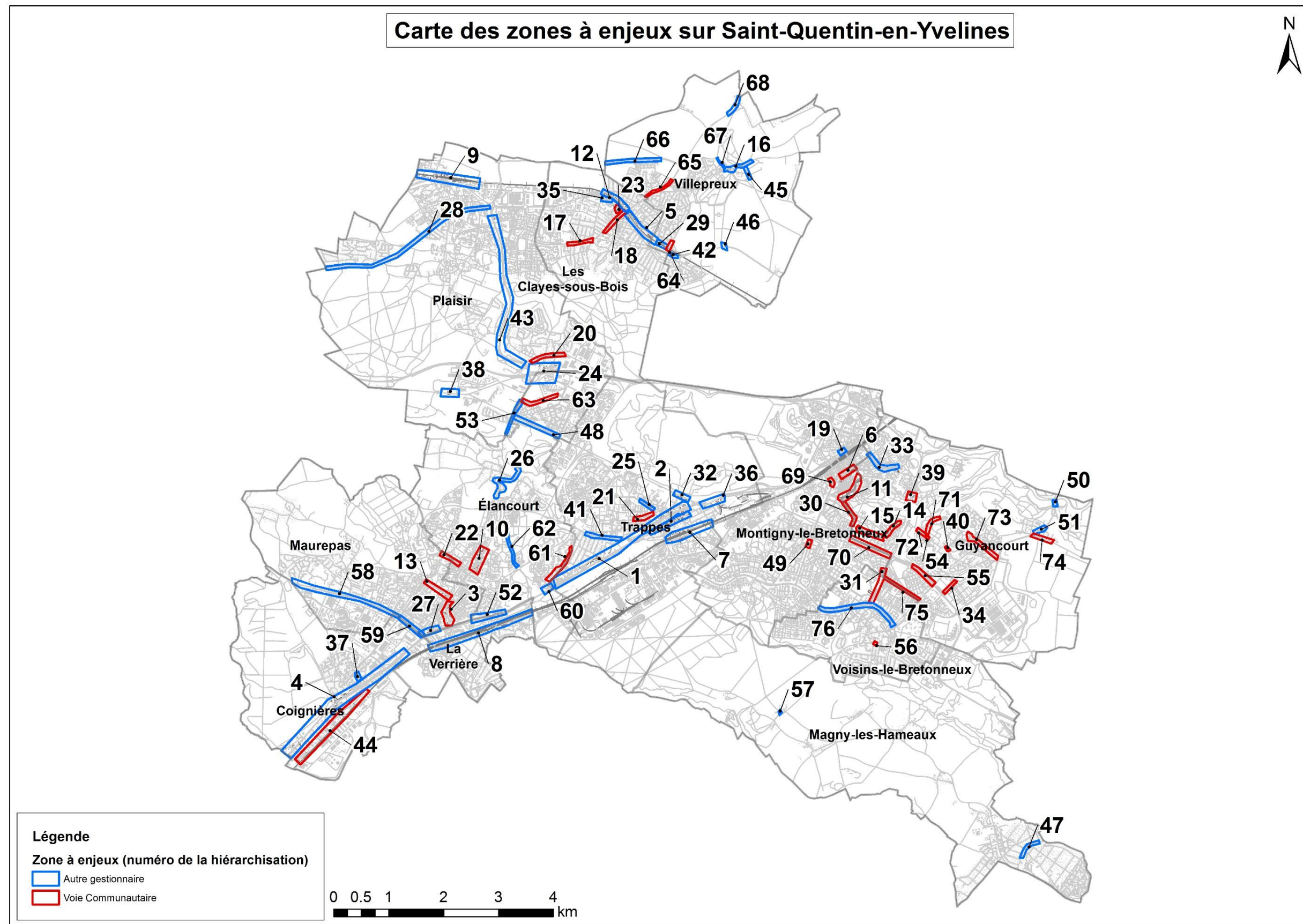
Les tableaux présents dans les pages suivantes présentent l'ensemble des zones à enjeux sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines avec leurs caractéristiques :

- Le nom de la ou des communes concernées
- Le numéro de la voie impactante quand il est disponible
- Le nom de la voie
- Le type de source impliquant des dépassements de seuil
- Les indicateurs (L_{den} ou L_n) où des dépassements de seuils apparaissent
- Le nombre d'habitations individuelles estimés en dépassement de seuil
- Le nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil
- Le nombre d'appartements estimés en dépassement de seuil
- La population totale estimée en dépassement de seuil
- Le nombre de bâtiments d'habitations présents dans chaque zone
- L'indication du type de bâtiment en dépassement de seuil dans la zone
- Le nombre d'établissements sensibles estimées dans ou à proximité de la zone

Un indice est aussi présent dans ces tableaux. Il s'agit de l'indice agrégé de population exposée qui permettra la hiérarchisation.



L'indice agrégé de population exposée est une méthode mise en place par Bruitparif afin de hiérarchiser les zones à enjeux en prenant compte du nombre de personnes en dépassement de seuil mais aussi de l'importance des dépassements de seuil. Cette méthode est expliquée au chapitre suivant



Carte 9 : Plan des zones à enjeux tout gestionnaire confondu sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Hiérarchisation	Commune	Numéro Voies	Nom voie	Source	Indicateur où des dépassements de seuil apparaissent	Indice agrégé de population exposée	Nombre d'habitations individuel estimés en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil	Nombre d'appartements collectifs estimés en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil nuit	Nombre de bâtiments d'habitations (individuel et collectif) estimés dans la zone	Type de bâtiments d'habitations dans la zone		Nombre d'établissements sensibles dans ou à proximité de la zone
													Individuel	Collectif	
1	Trappes	N10		Route	Lden et Ln	1263	90	12	208	685.4	303.6	335	Oui	Oui	3
2	Trappes	D23	Rue Jean Jaurès	Route	Lden	702	57	24	248	701.5		115	Oui	Oui	1
3	Maurepas		Boulevard Guy Schuler	Route	Lden et Ln	624	14	5	210	515.2	34.5	93	Oui	Oui	0
4	Coignières	N10		Route	Lden et Ln	549	75	3	22	223.1	110.4	191	Oui	Oui	0
5	Les Clayes-sous-Bois	D11	Avenue Henri Barbusse	Route et Fer	Lden route et Ln fer	451	30	7	166	450.8		146	Oui	Oui	0
6	Montigny-le-Bretonneux		Avenue du Centre	Route	Lden	370	6	6	155	370.3		8	0	Oui	0
7	Trappes			Fer	Ln	324	33	10	108	324.3		111	Oui	Oui	0
8	La Verrière			Fer	Ln	288	19	6	106	287.5		90	Oui	Oui	1
9	Plaisir			Fer	Ln	209	22	10	69	209.3		94	Oui	Oui	0
10	Elancourt		Avenue du 8 mai 1945	Route	Lden	156	4	4	64	156.4		43	0	Oui	0
11	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux		Boulevard Vauban	Route	Lden	154	7	7	60	154.1		20	0	Oui	5
12	Les Clayes-sous-Bois			Fer	Ln	112	29	4	17	105.8		62	Oui	Oui	0
13	Maurepas		Boulevard Michel Miserey	Route	Lden	99	5	5	38	98.9		35	0	Oui	0
14	Guyancourt		Boulevard Mozart	Route	Lden	90	38	0	1	89.7		98	Oui	0	0
15	Guyancourt		Boulevard Ludwig Van Beethoven	Route	Lden	85	12	12	25	85.1		94	0	Oui	1
16	Villepreux	D161	Rue Amédée Brocard - Route de Rennemoulin	Route	Lden	83	23	2	13	82.8		59	Oui	Oui	0
17	Les Clayes-sous-Bois		Rue Henri Prou	Route	Lden	78	15	4	19	78.2		74	Oui	0	0
18	Les Clayes-sous-Bois		Chemin des Vignes	Route	Lden	71	19	2	12	71.3		56	Oui	Oui	0
19	Montigny-le-Bretonneux	D10	Avenue Paul Delouvrier	Route	Lden	69	1	1	29	69		3	0	Oui	0
20	Plaisir		Rue Pierre Curie	Route	Lden	64	18	2	10	64.4		79	Oui	Oui	0
21	Trappes		Rue Paul Langevin	Route	Lden	64	3	3	25	64.4		17	0	Oui	0
22	Elancourt - Maurepas		Avenue de la Villedieu	Route	Lden	60	2	2	24	59.8		9	0	Oui	0
23	Les Clayes-sous-Bois		Rue Jules Massenet	Route	Lden	60	3	3	23	59.8		3	0	Oui	0
24	Plaisir	N12		Route	Lden	48	12	1	9	48.3		51	Oui	0	0
25	Trappes	D36	Rue Maurice Thorez	Route	Lden	46	9	1	11	46		32	Oui	Oui	1
26	Elancourt	D58	Route des Gatines - Route du Mesnil	Route	Lden	39	16	1	1	39.1		115	0	0	0
27	Maurepas	N10		Route	Lden et Ln	39	9	0	0	20.7	6.9	81	Oui	0	0
28	Plaisir	D11	Rue de la Boissière	Route	Lden	37	1	1	15	36.8		158	0	Oui	0
29	Villepreux			Fer	Ln	37	5	1	11	36.8		36	Oui	0	0
30	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux		Boulevard d'Alembert	Route	Lden	35	5	4	10	34.5		21	Oui	Oui	1
31	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux - Voisins-le-Bretonneux		Route de Guyancourt - Avenue des Garennes	Route	Lden	35	5	3	10	34.5		60	Oui	Oui	0
32	Trappes	D912	Route de Dreux	Route	Lden	32	14	0	0	32.2		27	0	Oui	0
33	Guyancourt	D127	Avenue du 8 mai 1945	Route	Lden	32	5	3	9	32.2		14	Oui	Oui	2
34	Guyancourt		Rue Le Corbusier	Route	Lden	25	4	4	7	25.3		4	0	Oui	2
35	Les Clayes-sous-Bois	D11	Avenue Henri Barbusse	Route	Lden	23	3	1	7	23		14	Oui	Oui	0
36	Trappes	N10	Route de Chartres - Avenue Paul Vaillant-Couturier	Route	Lden	23	9	1	1	23		41	Oui	0	0
37	Coignières	D13	Boulevard des Arpents	Route	Lden	18	2	2	6	18.4		13	Oui	0	0
38	Plaisir	D912	Avenue d'Armorique	Route	Lden	16	7	0	0	16.1		8	Oui	0	0

Tableau 7 : Caractéristiques des zones à enjeux tout gestionnaire confondu sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (1/2) (en rouge : voies d'intérêt communautaire, en gris : SNCF)

Hiérar-chisation	Commune	Numéro Voies	Nom voie	Source	Indicateur où des dépassements de seuil apparaissent	Indice agrégé de population exposée	Nombre d'habitations individuel estimés en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil	Nombre d'appartements collectifs estimés en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil nuit	Nombre de bâtiments d'habitations (individuel et collectif) estimés dans la zone	Type de bâtiments d'habitations dans la zone		Nombre d'établissements sensibles dans ou à proximité de la zone
													Individuel	Collectif	
39	Guyancourt		Avenue des Garennes	Route	Lden	16	7	0	0	16.1		18	0	0	0
40	Guyancourt		Rue Ambroise Croizat	Route	Lden	16	4	1	3	16.1		16	Oui	0	0
41	Trappes	D23	Avenue du Pasteur Martin Luther King	Route	Lden	14	5	0	1	13.8		56	Oui	0	0
42	Villepreux	D11	Avenue de Versailles	Route	Lden	12	5	0	0	11.5		32	Oui	0	0
43	Plaisir	D30	Route des Deux Plateaux	Route	Lden	9	4	0	0	9.2		116	Oui	Oui	0
44	Coignières		Avenue de la Gare	Route	Lden	7	3	0	0	6.9		9	Oui	0	0
45	Villepreux	D12	Côte de Paris	Route	Lden	7	2	0	1	6.9		5	Oui	0	0
46	Villepreux	D11	Avenue de Versailles	Route	Lden	7	3	0	0	6.9		4	Oui	0	0
47	Magny-les-Hameaux	D938	Route de Versailles	Route	Lden	7	3	0	0	6.9		66	Oui	0	0
48	Elancourt	D912	Avenue Marcel Dassault	Route	Lden	5	2	0	0	4.6		38	Oui	Oui	1
49	Montigny-le-Bretonneux		Avenue Nicolas About	Route	Lden	5	2	0	0	4.6		22	Oui	0	0
50	Guyancourt	D91	Avenue Leon Blum	Route	Lden	5	1	0	1	4.6		2	Oui	0	0
51	Guyancourt	D91	Avenue Léon Blum	Route	Lden	5	2	0	0	4.6		12	Oui	0	0
52	Elancourt	N10		Route	Lden	2	1	0	0	2.3		67	Oui	0	0
53	Elancourt - Plaisir	D58	Route des Gatines - Avenue de Chevreuse	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		37	Oui	0	0
54	Guyancourt		Rue des Gravieres	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		2	Oui	0	0
55	Guyancourt		Avenue de l'Europe	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		41	Oui	0	0
56	Voisins-le-Bretonneux		Rue aux Fleurs	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		11	Oui	0	0
57	Magny-les-Hameaux	D195	Rue Pierre Nicole	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		7	Oui	0	0
58	Maurepas	D13	Rue de Montfort - Rue de Chevreuse	Route		0	0	0	0	0		64	0	0	0
59	Coignières - Maurepas	D213	Rue de la Malmédonne	Route		0	0	0	0	0		27	0	0	0
60	Elancourt	N10		Route		0	0	0	0	0		3	0	Oui	0
61	Elancourt		Boulevard des Templiers - Rue de Laon	Route		0	0	0	0	0		137	Oui	0	0
62	Elancourt	D58	Route du Mesnil	Route		0	0	0	0	0		22	Oui	Oui	0
63	Elancourt		Boulevard Jean Moulin	Route		0	0	0	0	0		24	0	0	0
64	Villepreux		Avenue du Val Joyeux	Route		0	0	0	0	0		14	Oui	0	0
65	Villepreux		Avenue du Lieutenant Maurice Hervé	Route		0	0	0	0	0		9	Oui	0	0
66	Villepreux	D98		Route		0	0	0	0	0		3	0	Oui	0
67	Villepreux	D97	Rue Amédée Brocard	Route		0	0	0	0	0		28	Oui	0	0
68	Villepreux	D98	Côte de Saint-Nom	Route		0	0	0	0	0		1	Oui	0	0
69	Montigny-le-Bretonneux		Avenue Nicolas About	Route	Lden	0	0	0	0	0		0	0	0	1
70	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux		Avenue de l'Europe	Route		0	0	0	0	0		86	Oui	0	0
71	Guyancourt		Boulevard Jean Jaurès	Route		0	0	0	0	0		11	Oui	Oui	0
72	Guyancourt		Rue des Gravieres	Route		0	0	0	0	0		24	Oui	0	0
73	Guyancourt		Boulevard Jean Jaurès	Route		0	0	0	0	0		13	0	Oui	2
74	Guyancourt		Rue Louis Bleriot	Route		0	0	0	0	0		25	Oui	0	0
75	Guyancourt - Voisins-le-Bretonneux		Avenue Joseph Kessel	Route		0	0	0	0	0		53	Oui	Oui	0
76	Voisins-le-Bretonneux	D36	Route de Trappes	Route		0	0	0	0	0		89	Oui	0	2

Tableau 8 : Caractéristiques des zones à enjeux tout gestionnaire confondu sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (2/2) (en rouge : voies d'intérêt communautaire, en gris : SNCF)

Hiérarchisation des zones à enjeux

Indice agrégé de population exposée

Afin de permettre une hiérarchisation efficace des zones à enjeux, qui tienne compte du nombre de personnes en dépassement de seuil mais aussi de l'importance des dépassements de seuil, la méthode de l'**Indice agrégé de population exposée**, proposé par Bruitparif dans sa « Trame de rédaction de PPBEi » (« i » pour intercommunal), est utilisée :

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

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

Ainsi, un bâtiment dont le niveau de bruit ne dépasse pas les Valeurs Limites (VL) se verra affecté d'un coefficient « 0 ». Celui dont le niveau maximal en façade pour un indicateur est compris entre la valeur seuil et la valeur seuil + 5 dB(A) se verra affecté d'un coefficient « 1 ». Un bâtiment dont le niveau de bruit pour un indicateur est supérieur de 5 dB(A) par rapport à la valeur seuil aura un coefficient « 2 ».

Enfin un bâtiment dont les niveaux maxima en façade excèdent de plus de 5 dB(A) les valeurs seuils pour l'indicateur Lden et Ln se verra attribué un coefficient « 4 ».

Pour chaque source de bruit et chaque indicateur, l'affectation d'un coefficient à chaque bâtiment est appliquée selon VL :

Niveau de bruit affecté à chaque bâtiment (L _{den} ou L _n)	Coefficient
Niveau < VL	0
VL <= Niveau < VL + 5	1
Niveau >= VL + 5	2

Tableau 9 : Coefficient pour l'indice agrégé en fonction du niveau sonore

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

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

Un exemple de calcul de l'indice agrégé d'exposition de la population pour un bâtiment de 3 habitants exposé à 3 sources de bruit est donné ci-après :

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

Tableau 10 : Exemple de calcul de l'indice agrégé de population exposée

Afin d'obtenir une vision globale sur un territoire, il est possible de sommer ces indices disponibles au niveau de chaque bâtiment au sein d'une emprise plus large, comme un axe de transport ou au niveau d'un maillage régulier.

Pour chaque zone présentée dans les tableaux ci-dessus, l'indice agrégé de population a été calculé (7^{ème} colonne).

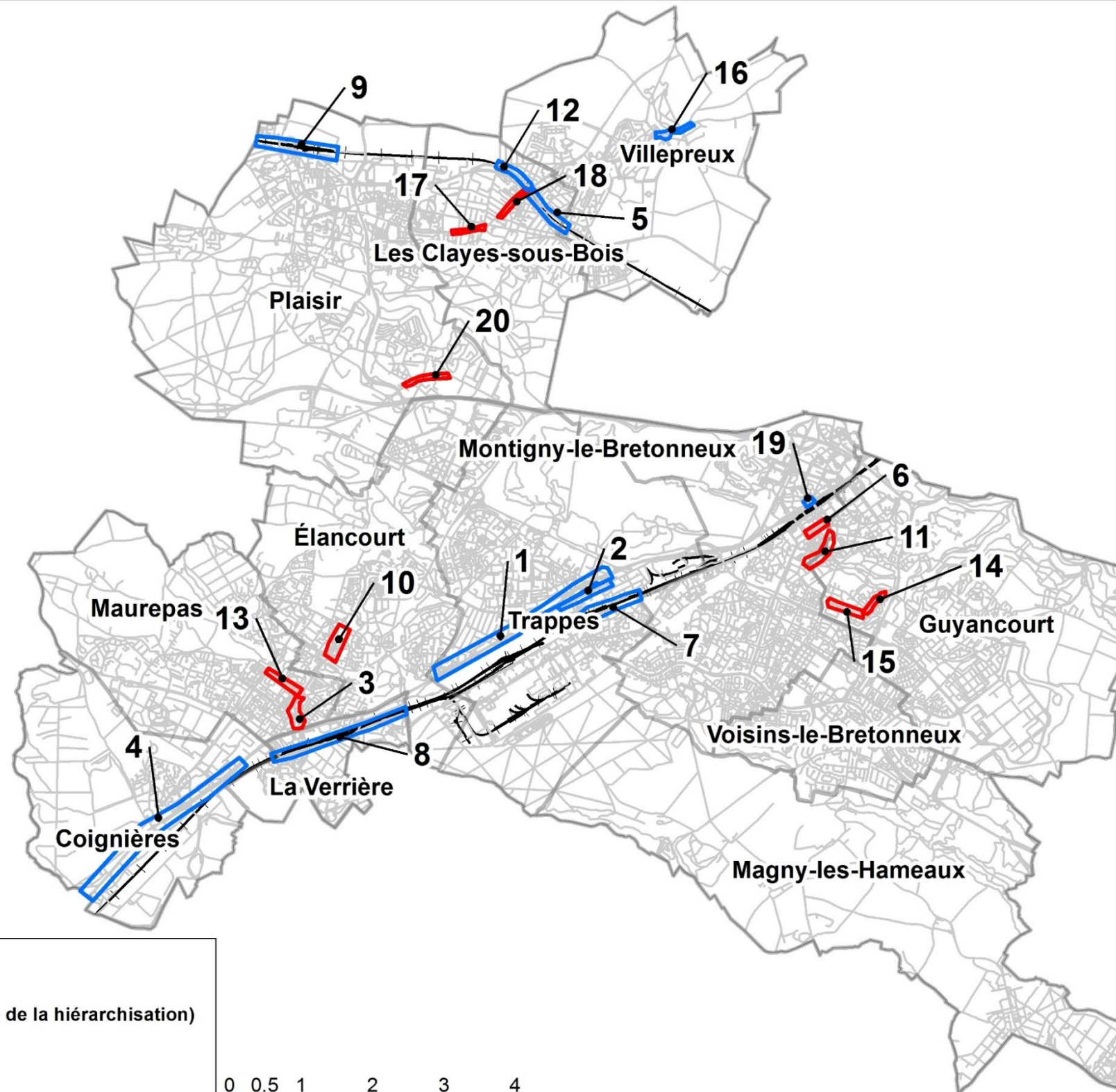
C'est sur la base de cet indice que la hiérarchisation des zones à enjeux est effectuée.

Hiérarchisation des zones à enjeux

Les 20 premières zones à enjeux les plus importantes sont présentées page suivante et sont triées par ordre d'importance (Indice du + fort au – fort). Elles prennent en compte plus de 80% des dépassements de seuils si l'on se base sur l'indice agrégé de population exposée.

Afin de synthétiser les informations concernant les 10 premières zones à enjeux de compétence communautaire ou communale, des fiches par infrastructure ont été établies. Elles sont présentes dans l'annexe 2.

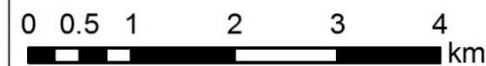
Carte des zones à enjeux prioritaires sur Saint-Quentin-en-Yvelines



Légende

Zones prioritaires (numéro de la hiérarchisation)

- Autre gestionnaire
- Voie Communautaire



Carte 10 : Plan des 20 zones à enjeux prioritaires tout gestionnaire confondu sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Hiérarchisation	Commune	Numéro Voies	Nom voie	Source	Indice agrégé de population exposée	Indicateur où des dépassements de seuil apparaissent	Nombre d'habitations individuel estimés en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil	Nombre d'appartements collectifs estimés en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations (individuel et collectif) estimés dans la zone	Type de bâtiments d'habitations dans la zone		Nombre d'établissements sensibles dans ou à proximité de la zone
												Individuel	Collectif	
1	Trappes	N10		Route	1263	Lden et Ln	90	12	208	685.4	335	Oui	Oui	3
2	Trappes	D23	Rue Jean Jaurès	Route	702	Lden	57	24	248	701.5	115	Oui	Oui	1
3	Maurepas		Boulevard Guy Schuler	Route	624	Lden et Ln	14	5	210	515.2	93	Oui	Oui	0
4	Coignières	N10		Route	549	Lden et Ln	75	3	22	223.1	191	Oui	Oui	0
5	Les Clayes-sous-Bois	D11	Avenue Henri Barbusse	Route et Fer	451	Lden route et Ln fer	30	7	166	450.8	146	Oui	Oui	0
6	Montigny-le-Bretonneux		Avenue du Centre	Route	370	Lden	6	6	155	370.3	8	0	Oui	0
7	Trappes			Fer	324	Ln	33	10	108	324.3	111	Oui	Oui	0
8	La Verrière			Fer	288	Ln	19	6	106	287.5	90	Oui	Oui	1
9	Plaisir			Fer	209	Ln	22	10	69	209.3	94	Oui	Oui	0
10	Elancourt		Avenue du 8 mai 1945	Route	156	Lden	4	4	64	156.4	43	0	Oui	0
11	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux		Boulevard Vauban	Route	154	Lden	7	7	60	154.1	20	0	Oui	5
12	Les Clayes-sous-Bois			Fer	112	Ln	29	4	17	105.8	62	Oui	Oui	0
13	Maurepas		Boulevard Michel Miserey	Route	99	Lden	5	5	38	98.9	35	0	Oui	0
14	Guyancourt		Boulevard Mozart	Route	90	Lden	38	0	1	89.7	98	Oui	0	0
15	Guyancourt		Boulevard Ludwig Van Beethoven	Route	85	Lden	12	12	25	85.1	94	0	Oui	1
16	Villepreux	D161	Rue Amédée Brocard - Route de Rennemoulin	Route	83	Lden	23	2	13	82.8	59	Oui	Oui	0
17	Les Clayes-sous-Bois		Rue Henri Prou	Route	78	Lden	15	4	19	78.2	74	Oui	0	0
18	Les Clayes-sous-Bois		Chemin des Vignes	Route	71	Lden	19	2	12	71.3	56	Oui	Oui	0
19	Montigny-le-Bretonneux	D10	Avenue Paul Delouvrier	Route	69	Lden	1	1	29	69	3	0	Oui	0
20	Plaisir		Rue Pierre Curie	Route	64	Lden	18	2	10	64.4	79	Oui	Oui	0

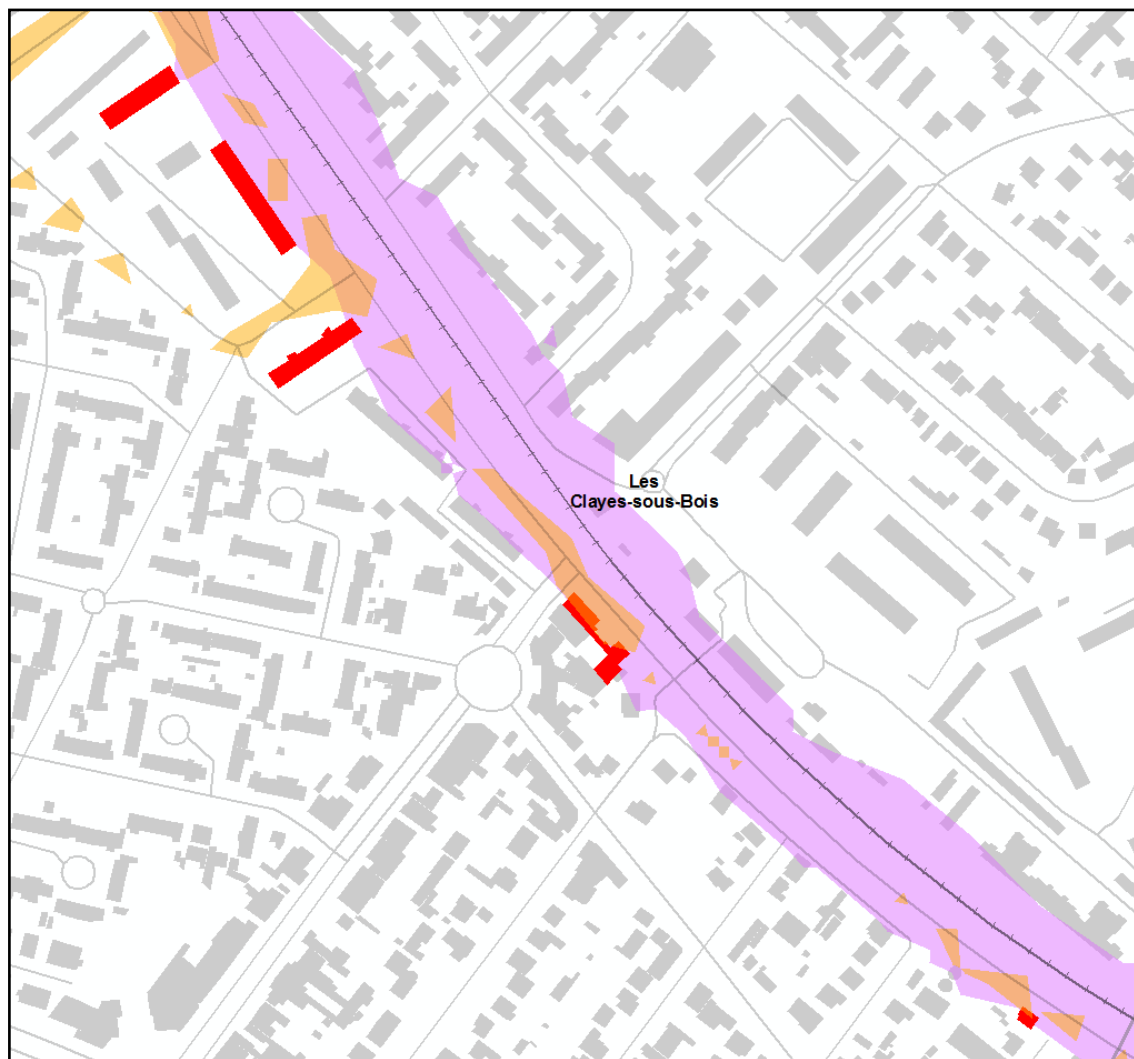
Tableau 11 : Liste des 20 premières zones à enjeux tout gestionnaire confondu, triées par ordre d'importance (Indice du + fort au – fort) (en rouge : voies d'intérêt communautaire, en gris : SNCF)

Dépassements de seuils de bruit multiples

Un secteur sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines présente des dépassements de seuil selon plusieurs sources de bruit.

Il s'agit d'un secteur qui devrait être protégé prioritairement par le Département et la SNCF (si le droit à l'antériorité est vérifié, à savoir, si le permis de construire est antérieur à tout document d'urbanisme faisant état de l'infrastructure ou de sa modification).

Ce secteur se situe sur la commune des Clayes-sous-Bois. La figure ci-dessous présente en rouge les bâtiments d'habitations qui sont en dépassement de seuil du bruit routier pour l'indicateur L_{den} (en orange) et pour le bruit ferroviaire pour l'indicateur L_n (en violet).



Carte 11 : Localisation des habitations en dépassement de seuil du bruit routier (L_{den}) et ferroviaire (L_n) – Vue 2 D



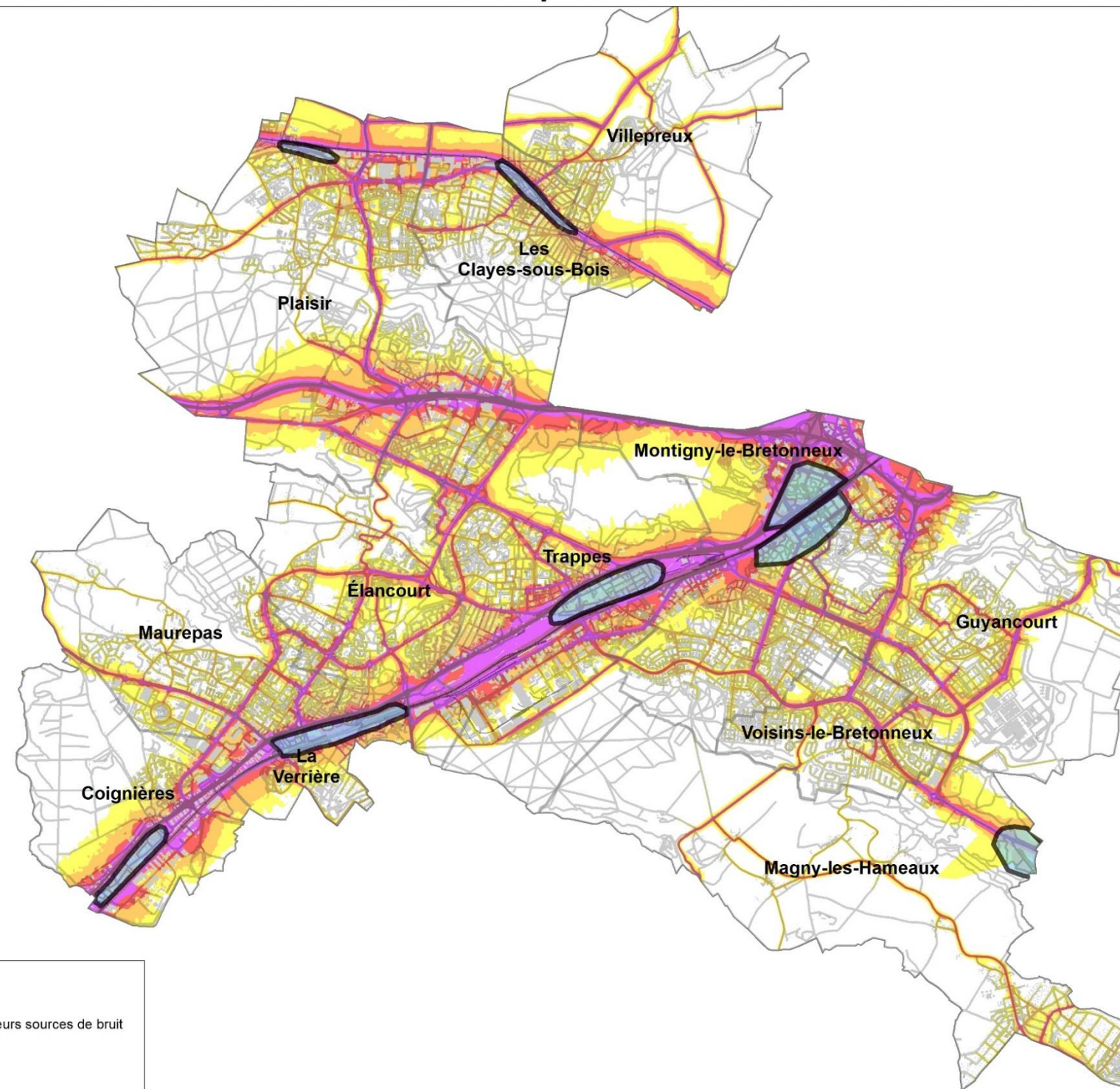
Carte 12 : Localisation des habitations en dépassement de seuil du bruit routier (L_{den}) et ferroviaire (L_n) (bâtiments en rouge) – Vue 3D – Vue de l’est

Le bruit routier et ferroviaire entraîne simultanément des dépassements de seuil sur ces habitations de la commune des Cluses-sous-Bois.

Néanmoins, d’autres secteurs du territoire sont affectés par le bruit de plusieurs sources de bruit mais sans entraîner de dépassement de seuils pour chaque source.

La carte ci-dessous présente le bruit de toutes les sources confondues sur le territoire de la Communauté d’Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines (bruit routier, ferroviaire et aérien) ainsi que les zones où des habitations sont impactées à la fois par le bruit et ferroviaire ou le bruit routier et aérien.


Carte des zones d'habitations soumises à plusieurs sources de bruit sur Saint-Quentin-en-Yvelines



Légende

 Zones d'habitations soumises à plusieurs sources de bruit

Toutes sources en dB(A) :

 [55-60[

 [60-65[

 [65-70[

 [70-75[

 >= 75



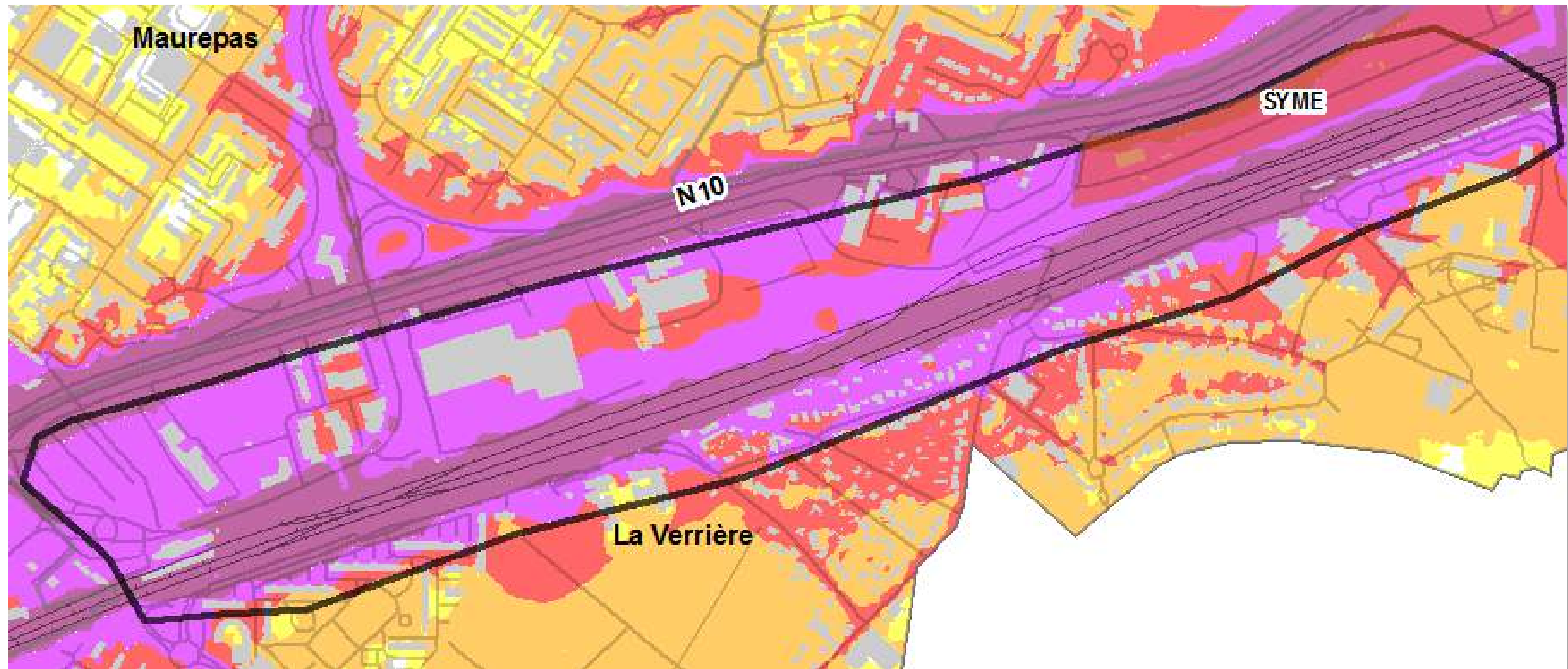
Carte 13 : Plan des zones d'habitation soumises à plusieurs sources de bruit sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

La première zone se situe sur la commune de Coignières. Elle se trouve entre la RN10 et la voie ferrée. Cette zone comporte de nombreux commerces ainsi que de nombreux bâtiments d'habitations individuels et collectifs, en particulier à proximité immédiate de la gare.



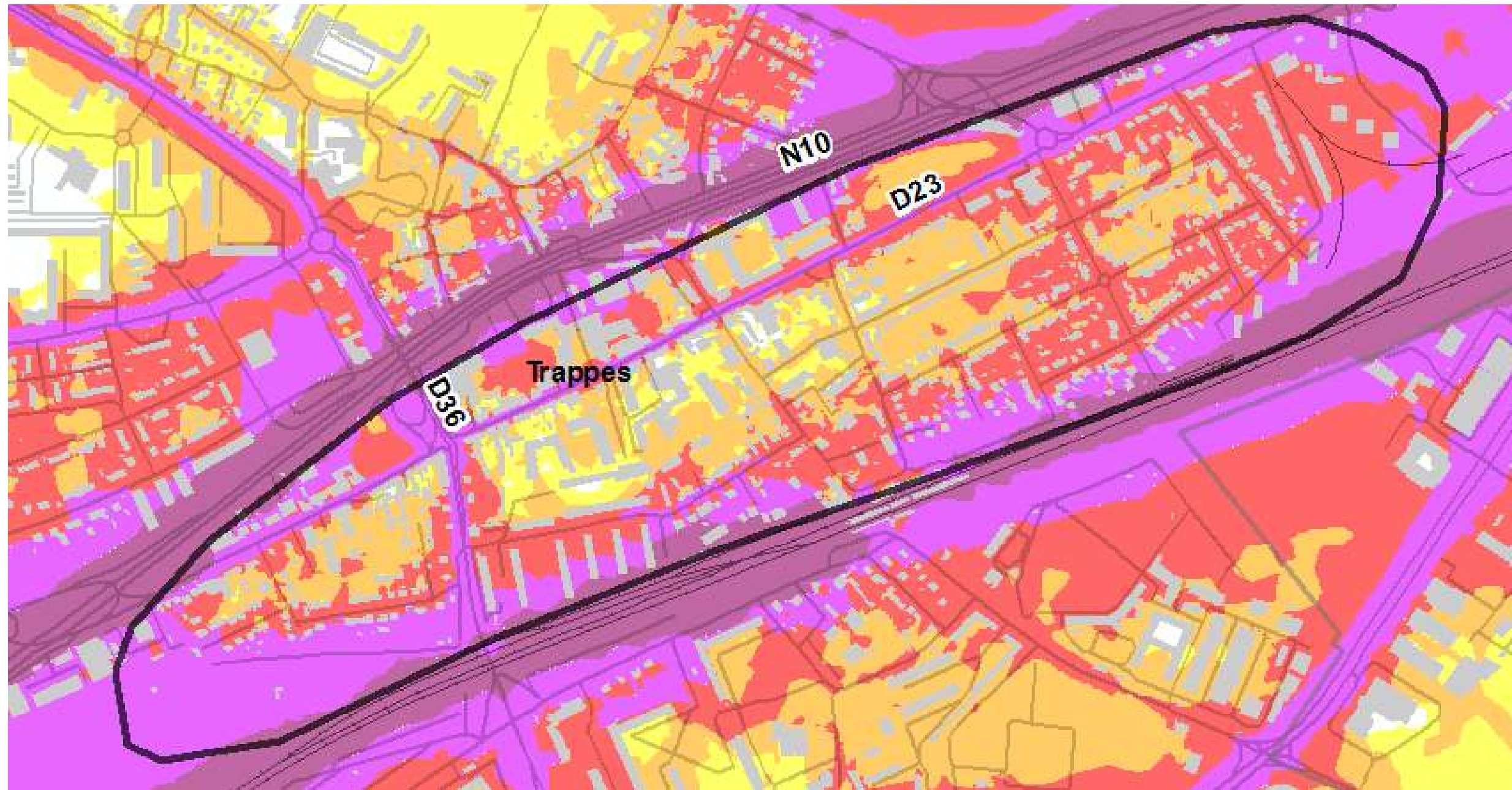
Carte 14 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Coignières

La deuxième zone se situe sur la commune de La Verrière. Elle se trouve entre la RN 10 et la voie ferrée. Cette zone est surtout considérée comme étant une zone industrielle. Quelques logements nouveaux se sont construits dans cette zone notamment une résidence étudiante. Les habitations présentes le long des routes : avenue de la Gare, rue du Petit Pont et avenue des Noës, sont impactées par le bruit routier et le bruit ferroviaire. Cette zone est également impactée par les nuisances produites par la société SYME.



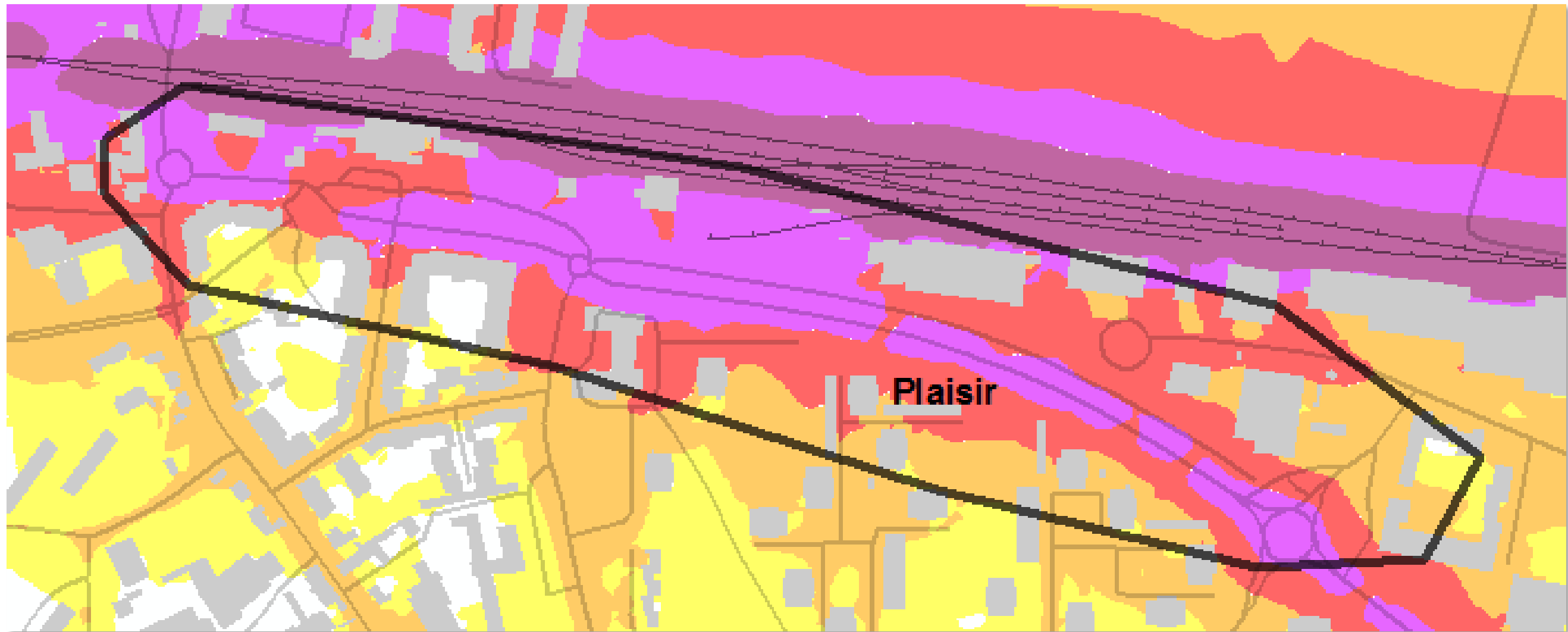
Carte 15 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de La Verrière

La troisième zone se situe sur la commune de Trappes. Elle se trouve entre la RN 10 et la voie ferrée. Ce quartier est également traversé par la RD 23 (avenue Vaillant-Couturier, Rue Jean Jaurès) et la RD 36 (Rue de la République, Rue de Port-Royal).



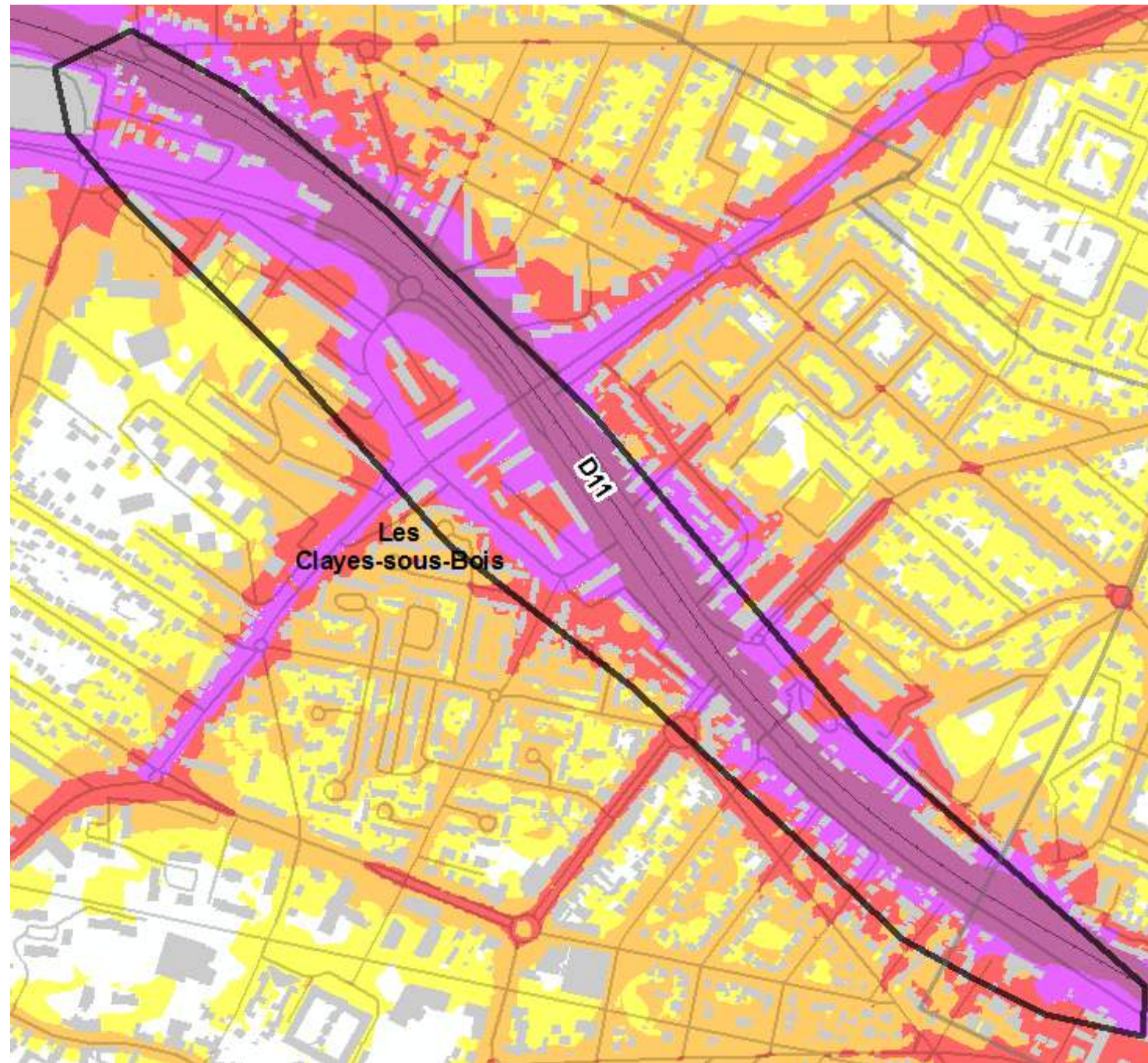
Carte 16 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Trappes

La quatrième zone se situe sur la commune de Plaisir. Elle se trouve autour de l'avenue du 19 mars 1962. Les habitations sont surtout impactées par le bruit routier mais subissent également le bruit ferroviaire.



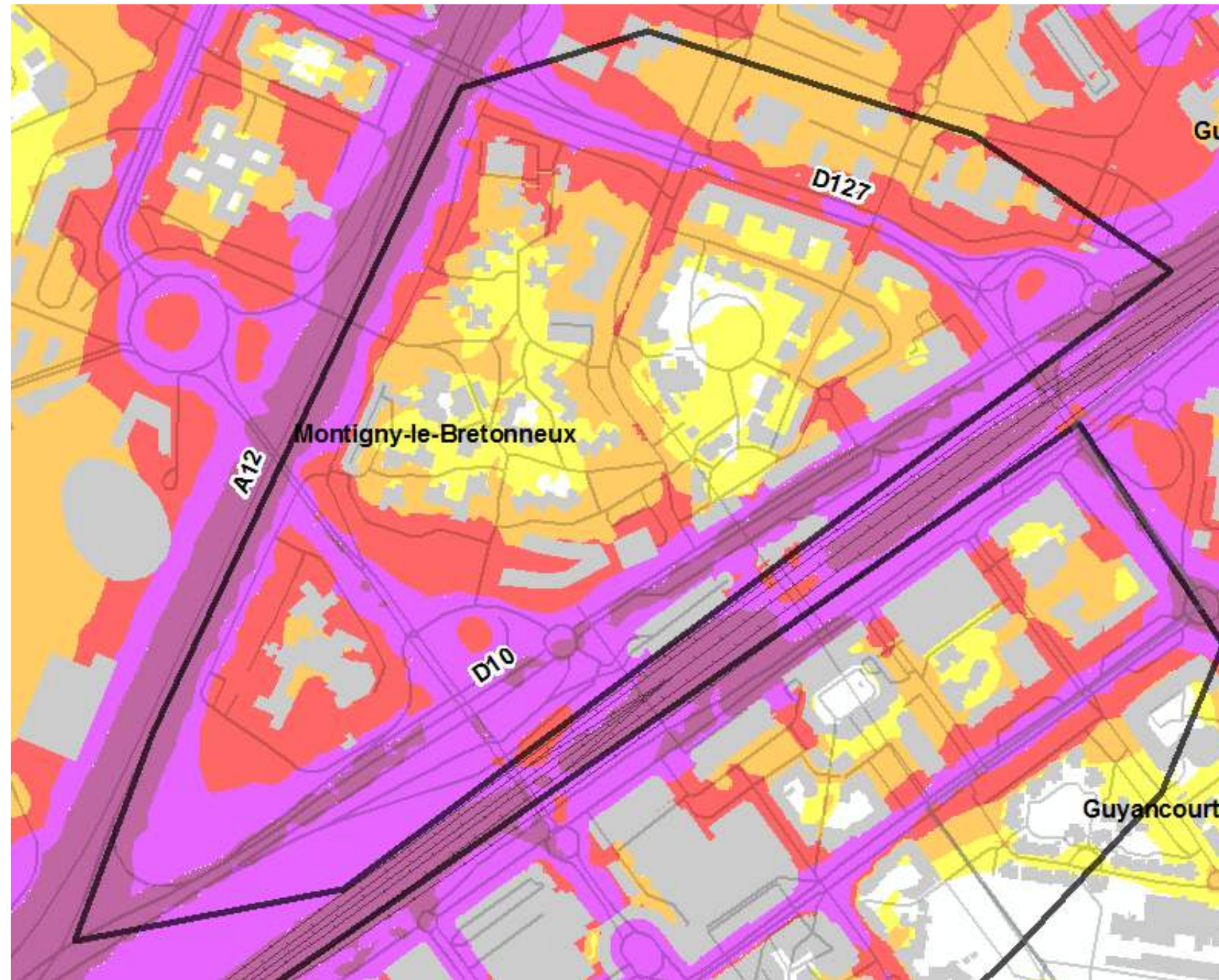
Carte 17 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Plaisir

La cinquième zone se situe sur la commune des Clayes-sous-Bois. Elle se trouve autour de la voie ferrée et de la RD 11. Comme indiqué précédemment, Certaines habitations sont en dépassement de seuil pour le bruit routier (indicateur Lden) et ferroviaire (indicateur Ln). Un certain nombre d'habitation se situent également à proximité de ces deux sources de bruit.



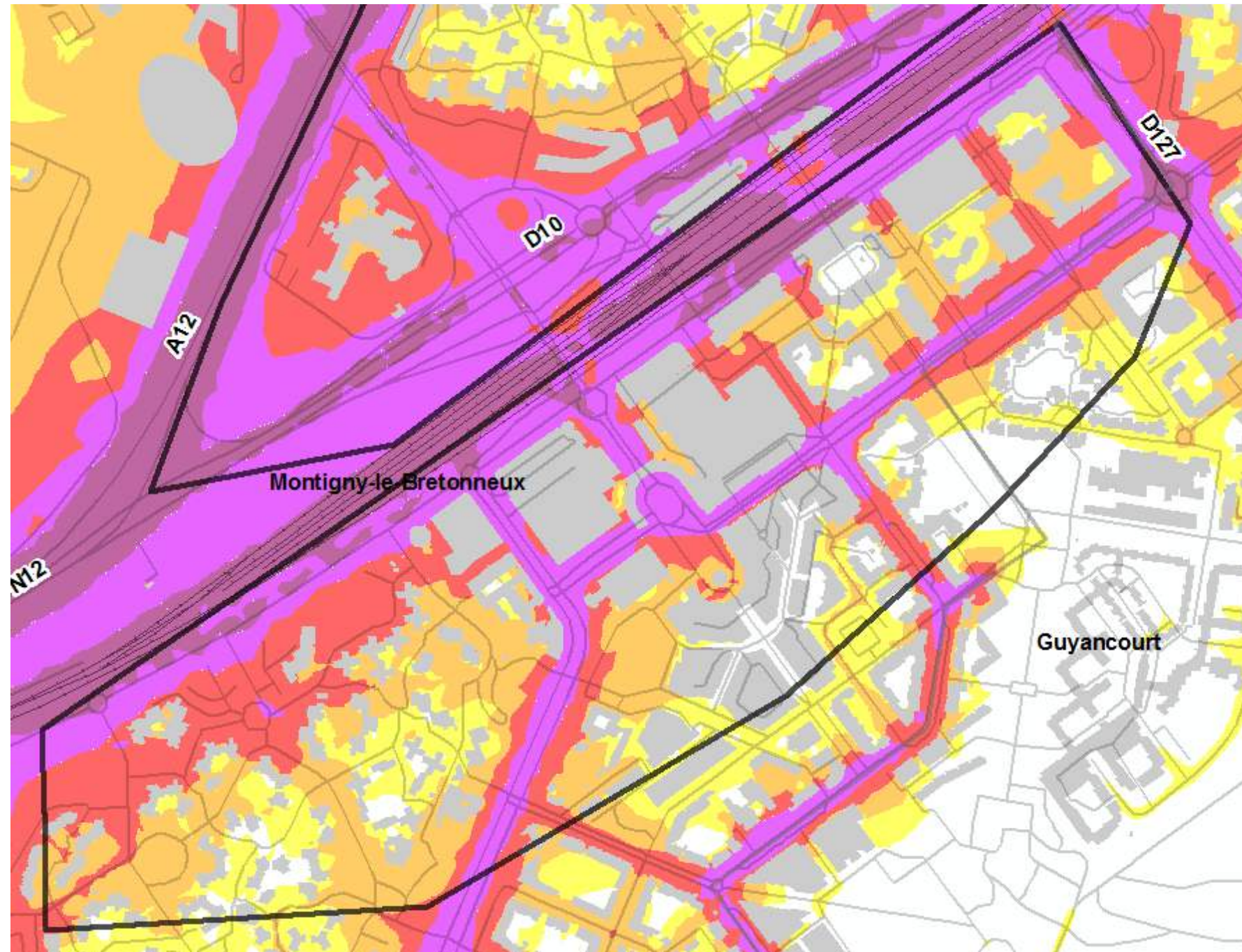
Carte 18 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune des Clayes-sous-Bois

Une sixième zone se situe sur la commune de Montigny-le-Bretonneux. Elle se trouve entre la voie ferrée, la RD 10, la RD 127 et l'A12. L'implantation de bâtiments de bureaux en bordure des infrastructures bruyantes permet de garder un niveau de nuisance relativement modéré.



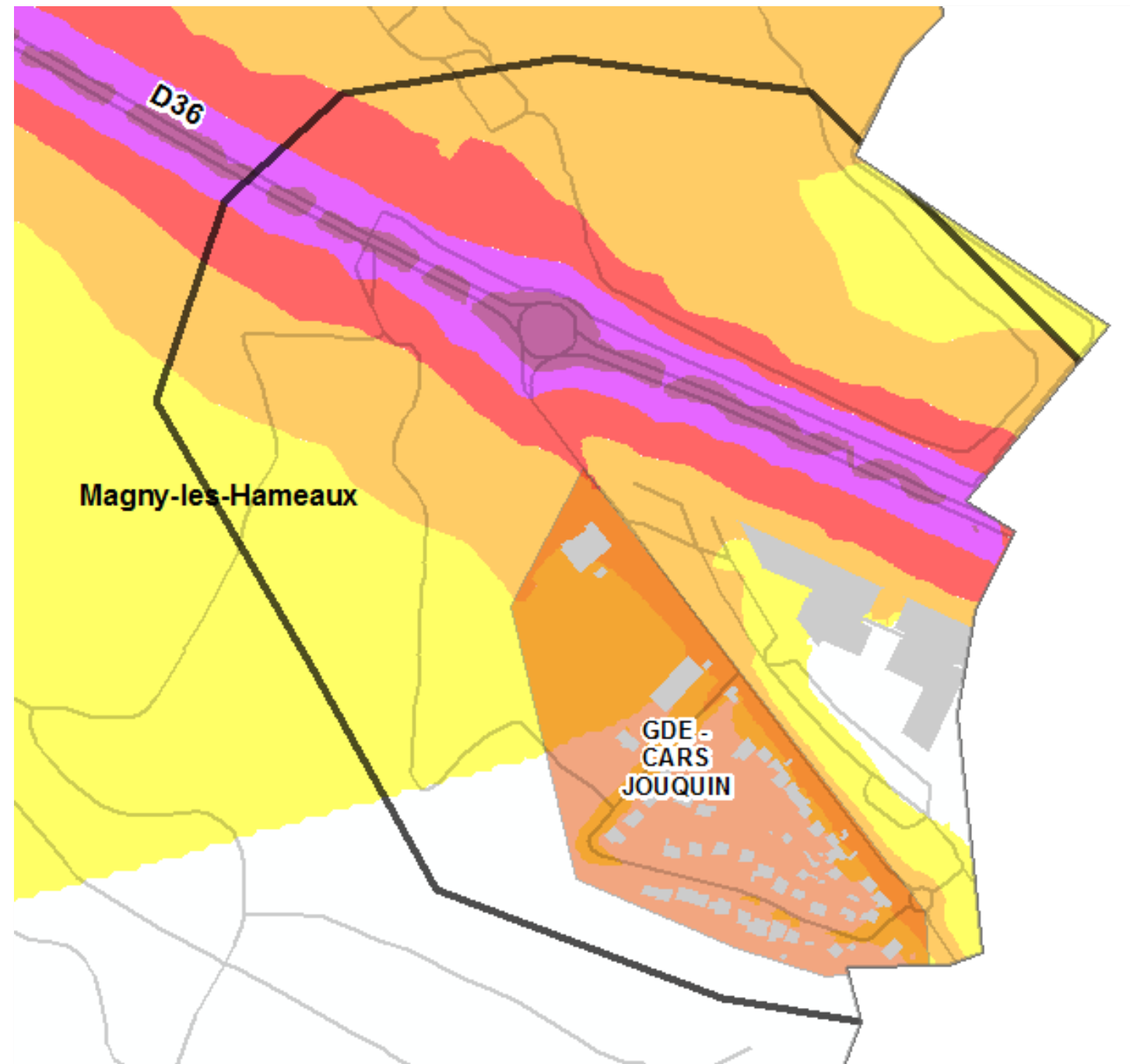
Carte 19 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Montigny-le-Bretonneux

Une septième zone se situe sur les communes de Guyancourt et de Montigny-le-Bretonneux. Elle se trouve près de la voie ferrée, de la RD 127, de l'avenue Nicolas About et de l'avenue du Centre. Les bâtiments se trouvant dans cette zone sont surtout des habitations collectives.



Carte 20 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Montigny-le-Bretonneux

La dernière zone se situe sur la commune de Magny-les-Hameaux. Elle se trouve près de la RD36 et de la rue Geneviève Aube. Le quartier du Bois des roches est impacté pour le bruit routier, le bruit aérien provenant du survol des avions provenant de l'aérodrome de Toussus-le-Noble et par le bruit des entreprises se situant à proximité des habitations (GDE et Cars Jouquin).



Carte 21 : Localisation de la zone en multi-exposition sur la commune de Magny-les-Hameaux

Mesures de préservation de l'ambiance sonore dans les zones calmes

Définition d'une zone calme

La définition donnée pour la notion de zone calme par la directive 2002/49/CE ou l'article L.572-6 du Code de l'Environnement est peu précise.

La zone calme y est définie 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* ».

Les critères de détermination des zones calmes ne sont également pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

Ainsi, il ne s'agit pas, a priori, de désigner comme zones calmes à préserver tous les endroits où le niveau de bruit serait inférieur à un seuil. La création d'une zone calme relève plus du champ de l'action en soi que du diagnostic spatio-acoustique. L'autorité en charge de l'élaboration d'un PPBE doit donc définir des critères propres de détermination de ses zones calmes ainsi que les objectifs de préservation les concernant.

Critère de détermination

La détermination des zones de qualité de l'environnement sonore s'est déroulée en plusieurs étapes.

Un questionnaire comportant un tableau pour lister les zones jugées « calmes » et les hiérarchiser a tout d'abord été envoyé aux douze communes concernées par le projet de PPBE. Ces questionnaires ont permis d'identifier des zones calmes « potentielles ».

En parallèle une recherche des zones exposées à de faibles niveaux sonores a été effectuée sur l'ensemble du territoire : les zones de « moindre bruit ».

Le résultat de ce travail est présenté ci-après.

Zones de moindre bruit

La carte du bruit de cumulé type A des sources de bruits routiers, ferroviaires, permet de mettre en évidence les zones de moindre bruit à savoir les zones où le niveau sonore cumulé (toutes sources confondues) L_{den} est inférieur à 55 dB(A).

La carte page suivante représente les zones de moindre bruit à l'échelle de Saint-Quentin-en-Yvelines. Des cartes à l'échelle communale ont été transmises aux communes du territoire pour les aider dans le choix des potentielles zones calmes.

Zone de moindre bruit selon l'indicateur Lden



Légende

Zones de moindre bruit

- < 45
- [45 - 50[
- [50 - 55[



Sources: Esri, HERE, DeLorme, USGS, Intermop, INCREMENT P, NRCan, Esri Japan, METI, Esri China (Hong Kong), Esri Korea, Esri (Thailand), MapmyIndia, NGCC, OpenStreetMap contributors, and the GIS User Community

Carte 22 : Carte des zones de moindre bruit selon l'indicateur Lden sur le territoire

Grandes infrastructures routières de gestion communales sur Saint Quentin-en-Yvelines

Voies concernées

Sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, il existe des infrastructures routières de gestion communautaires ou communales qui supportent un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules par jour). On appelle ces routes, les Grandes Infrastructures (GI) routières.

Ces infrastructures ont fait l'objet d'une cartographie spécifique par l'Etat. Les résultats sont disponibles via le site internet :

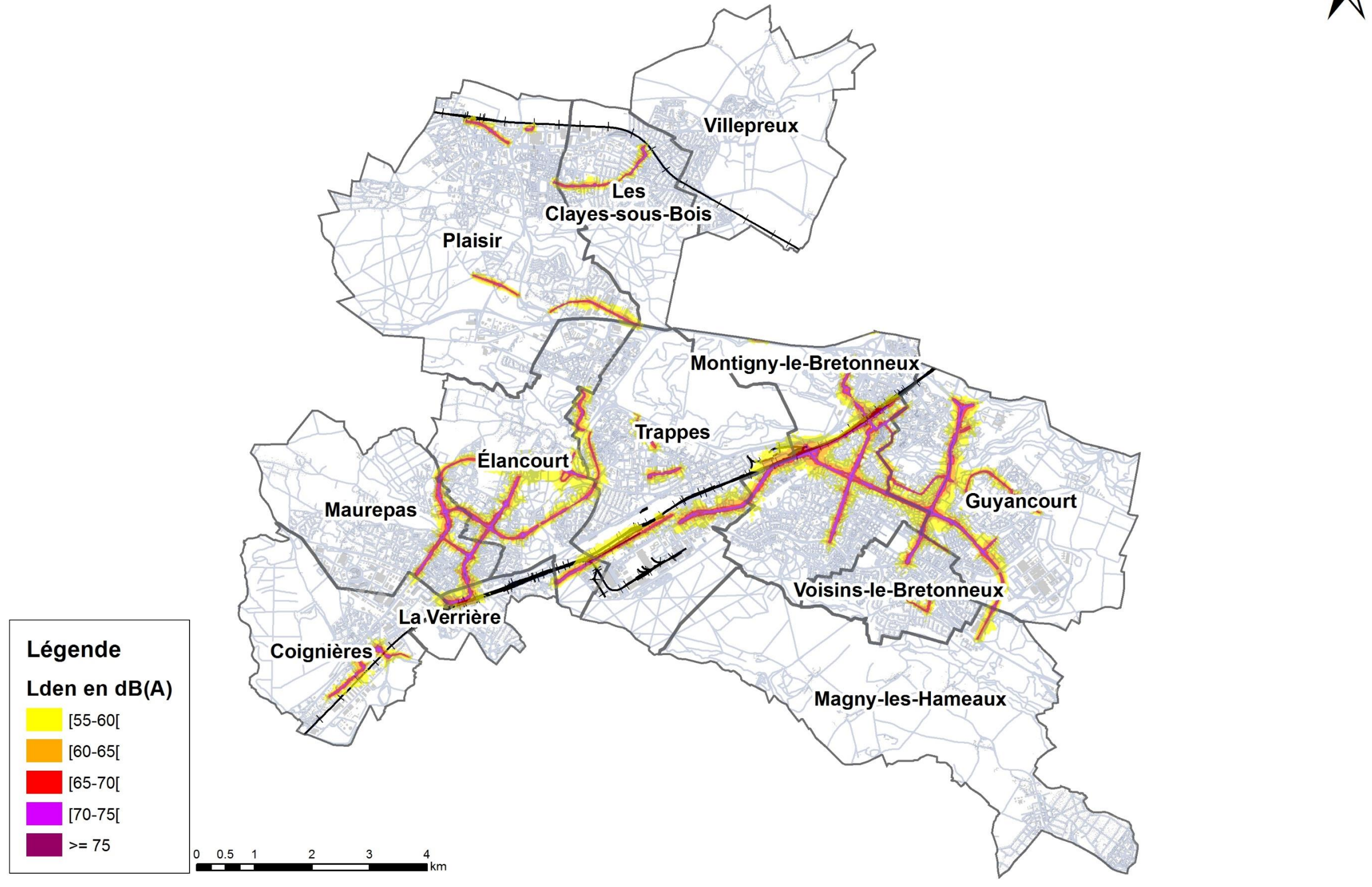
<http://www.yvelines.gouv.fr/Politiques-publiques/Sante/Lutte-contre-les-nuisances-sonores/Cartographie-strategique-du-bruit/Les-cartes-de-bruit-strategiques>

Les routes communales concernées sont données page suivante.

Nom de la voie	Nom de la commune	Nom de la voie	Nom de la commune
R DU MESNIL SAINT-DENIS	Coignières	BD DU RHIN	Maurepas
AV DE LA GARE	Coignières	BD BEETHOVEN	Montigny-le-Bretonneux
AV JEAN PIERRE TIMBAUD	Élancourt	BD D'ALEMBERT	Montigny-le-Bretonneux
BVD DU 19 MARS 1962	Élancourt	AV DE L'EUROPE	Montigny-le-Bretonneux
AV GEORGES POLITZER	Élancourt	AV DU CENTRE	Montigny-le-Bretonneux
BD ANDRE MALRAUX	Élancourt	AV DES PRES	Montigny-le-Bretonneux
BD BERNARD GREGORY	Élancourt	R JEAN PIERRE TIMBAUD	Montigny-le-Bretonneux
AV DU 8 MAI 1945	Élancourt	AV DU PAS DU LAC	Montigny-le-Bretonneux
BD DU RHIN	Élancourt	AV DU GENERAL LECLERC	Montigny-le-Bretonneux
AV DE LA VILLEDIEU	Élancourt	BD VAUBAN	Montigny-le-Bretonneux
AV DE L'EUROPE	Guyancourt	R GERARD DORISE	Montigny-le-Bretonneux
R AMBROISE CROIZAT	Guyancourt	AV DU 19 MARS 1962	Plaisir
R DES GRAVIERS	Guyancourt	BD LEON BLUM	Plaisir
R LE CORBUSIER	Guyancourt	R PIERRE CURIE	Plaisir
AV DES GARENNES	Guyancourt	AV DU PRESOIR	Plaisir
AV EUGENE FREYSSINET	Guyancourt	AV DU GENERAL DE GAULLE	Plaisir
BD D'ALEMBERT	Guyancourt	AV ROGER HENNEQUIN	Trappes
BRETELLE DES SANGLIERS	Guyancourt	AV GEORGES POLITZER	Trappes
AV DU CENTRE	Guyancourt	AV DES PRES	Trappes
BD BEETHOVEN	Guyancourt	AV SALVADOR ALLENDE	Trappes
BD WOLFGANG AMADEUS MOZART	Guyancourt	AV DE LA VILLEDIEU	Trappes
AV GUY SCHULER	La Verrière	R GASTON MONMOUSSEAU	Trappes
R HENRI PROU	Les Clayes-sous-Bois	AV JEAN PIERRE TIMBAUD	Trappes
CHE DES VIGNES	Les Clayes-sous-Bois	R PAUL LANGEVIN	Trappes
R JULES MASSENET	Les Clayes-sous-Bois	R PAUL VERLAINE	Trappes
AV JULES FERRY	Les Clayes-sous-Bois	AV JOSEPH KESSEL	Voisins-le-Bretonneux
R JACQUES DUCLOS	Les Clayes-sous-Bois	AV DES GARENNES	Voisins-le-Bretonneux
AV DE L'EUROPE	Magny-Les-Hameaux	RTE DE GUYANCOURT	Voisins-le-Bretonneux
BD GUY SCHULER	Maurepas	R HELENE BOUCHER	Voisins-le-Bretonneux
BD DE LA LOIRE	Maurepas	R DES TILLEULS	Voisins-le-Bretonneux
BD MICHEL MISEREY	Maurepas	R AUX FLEURS	Voisins-le-Bretonneux
BD RENE RESSEJAC DUPARC	Maurepas		

Tableau 12 : Liste des infrastructures routières considérées comme étant des grandes infrastructures pour la réalisation des cartes de bruit.

Carte du bruit routier des infrastructures communales dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an sur Saint-Quentin-en-Yvelines



Carte 23 : Carte du bruit routier des infrastructures communales dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Diagnostic acoustique

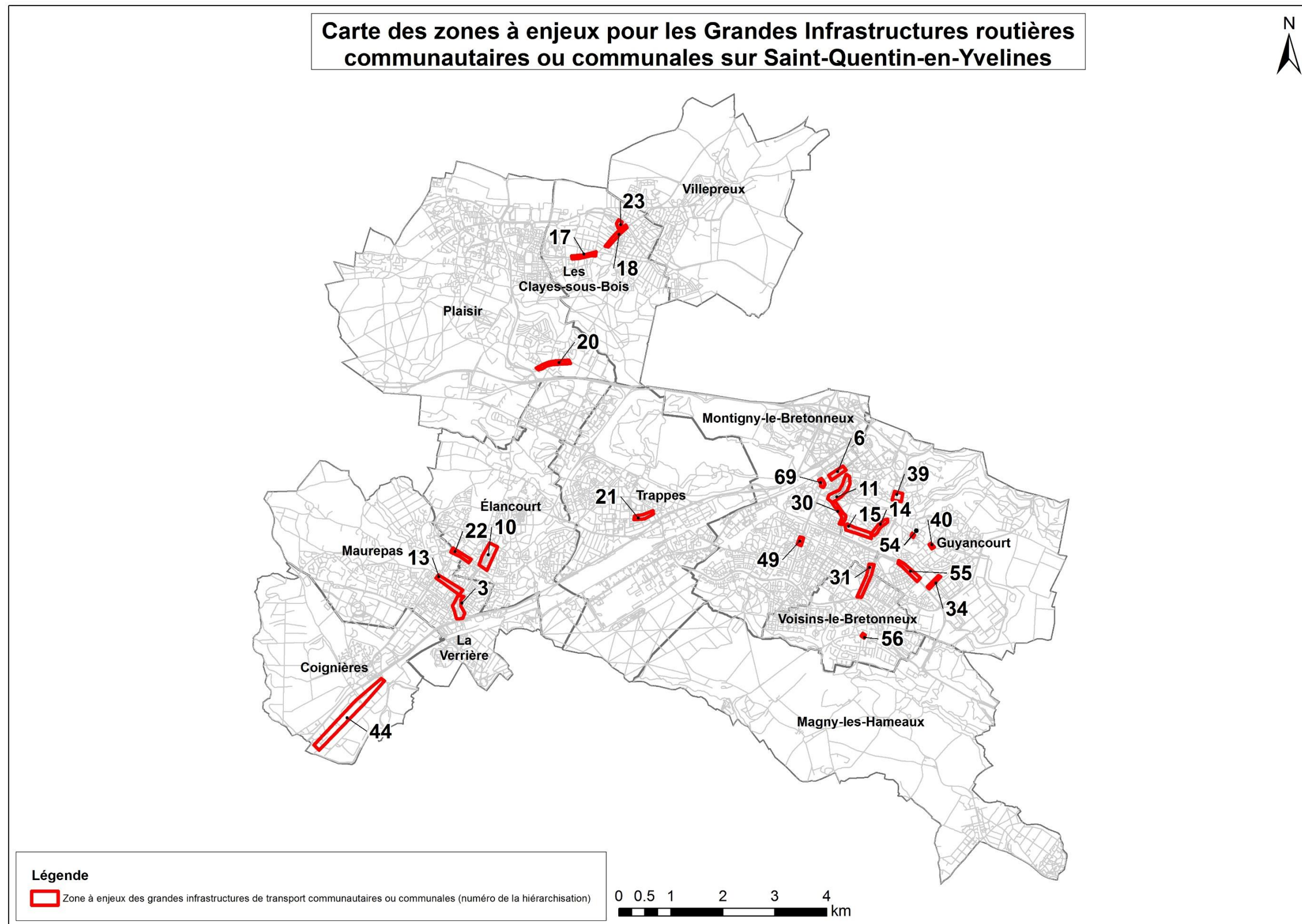
Dans le chapitre Diagnostic territorialisé, les zones à enjeux sur l'ensemble du territoire ont été définies. A partir de ces analyses des résultats de la cartographie, seules les voies identifiées par l'Etat comme étant des Grandes Infrastructures ont été sélectionnées.

Les zones à enjeux présentes sur ces Grandes Infrastructures sont présentées sur la carte suivante et dans le tableau qui suit.

Afin de respecter les numéros liés à la hiérarchisation effectuée précédemment, cette hiérarchisation a été conservée sur la carte et dans le tableau. Une nouvelle hiérarchisation est également indiquée dans le tableau.



Les données de populations présentées par zone sont les données de populations en dépassement de seuil (niveau sonore supérieur à 68 dB(A) pour le bruit routier et 73 dB(A) pour le bruit ferroviaire). D'autres habitations peuvent, bien entendu, être impactées par ses infrastructures mais les niveaux sonores en façade des habitations sont en dessous des seuils réglementaires.



Carte 24 : Carte des zones à enjeux pour les infrastructures communautaires ou communales dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines selon la cartographie de bruit

Hiérarchisation de voies routières sur l'ensemble du territoire	Hiérarchisation des Grandes Infrastructures	Commune	Nom voie	Source	Indicateur où des dépassements de seuil apparaissent	Indice agrégé de population exposée	Nombre d'habitations individuel estimés en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil	Nombre d'appartements collectifs estimés en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil nuit	Nombre de bâtiments d'habitations (individuel et collectif) estimés dans la zone	Type de bâtiments d'habitations dans la zone		Nombre d'établissements sensibles dans ou à proximité de la zone
													Individuel	Collectif	
3	1	Maurepas	Boulevard Guy Schuler	Route	Lden et Ln	624	14	5	210	515.2	34.5	93	Oui	Oui	0
6	2	Montigny-le-Bretonneux	Avenue du Centre	Route	Lden	370	6	6	155	370.3		8	0	Oui	0
10	3	Elancourt	Avenue du 8 mai 1945	Route	Lden	156	4	4	64	156.4		43	0	Oui	0
11	4	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux	Boulevard Vauban	Route	Lden	154	7	7	60	154.1		20	0	Oui	5
13	5	Maurepas	Boulevard Michel Miserey	Route	Lden	99	5	5	38	98.9		35	0	Oui	0
14	6	Guyancourt	Boulevard Mozart	Route	Lden	90	38	0	1	89.7		98	Oui	0	0
15	7	Guyancourt	Boulevard Ludwig Van Beethoven	Route	Lden	85	12	12	25	85.1		94	0	Oui	1
17	8	Les Clayes-sous-Bois	Rue Henri Prou	Route	Lden	78	15	4	19	78.2		74	Oui	0	0
18	9	Les Clayes-sous-Bois	Chemin des Vignes	Route	Lden	71	19	2	12	71.3		56	Oui	Oui	0
20	10	Plaisir	Rue Pierre Curie	Route	Lden	64	18	2	10	64.4		79	Oui	Oui	0
21	11	Trappes	Rue Paul Langevin	Route	Lden	64	3	3	25	64.4		17	0	Oui	0
22	12	Elancourt - Maurepas	Avenue de la Villedieu	Route	Lden	60	2	2	24	59.8		9	0	Oui	0
23	13	Les Clayes-sous-Bois	Rue Jules Massenet	Route	Lden	60	3	3	23	59.8		3	0	Oui	0
30	14	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux	Boulevard d'Alembert	Route	Lden	35	5	4	10	34.5		21	Oui	Oui	1
31	15	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux - Voisins-le-Bretonneux	Route de Guyancourt – Avenue des Garennes	Route	Lden	35	5	3	10	34.5		60	Oui	Oui	0
34	16	Guyancourt	Rue Le Corbusier	Route	Lden	25	4	4	7	25.3		4	0	Oui	2
39	17	Guyancourt	Avenue des Garennes	Route	Lden	16	7	0	0	16.1		18	0	0	0
40	18	Guyancourt	Rue Ambroise Croizat	Route	Lden	16	4	1	3	16.1		16	Oui	0	0
44	19	Coignières	Avenue de la Gare	Route	Lden	7	3	0	0	6.9		9	Oui	0	0
49	20	Montigny-le-Bretonneux	Avenue Nicolas About	Route	Lden	5	2	0	0	4.6		22	Oui	0	0
54	21	Guyancourt	Rue des Gravières	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		2	Oui	0	0
55	22	Guyancourt	Avenue de l'Europe	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		41	Oui	0	0
56	23	Voisins-le-Bretonneux	Rue aux Fleurs	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		11	Oui	0	0
69	24	Montigny-le-Bretonneux	Avenue Nicolas About	Route	Lden	0	0	0	0	0		0	0	0	1

Tableau 13 : Liste des zones à enjeux des infrastructures communautaires ou communales dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines selon la cartographie de bruit

Afin de vérifier le trafic présent sur les voies, la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a effectué une analyse des décomptes de trafic routier effectué ces dernières années sur l'ensemble des voies étant répertoriées par l'État comme étant des Grandes Infrastructures routières. L'ensemble des résultats est présenté dans l'annexe 3.

Le tableau suivant montre les trafics relevés sur les Grandes Infrastructures présentant les zones à enjeux présentées précédemment. Les valeurs de trafics sont indiquées de deux couleurs différentes :

- en **rouge**, le trafic est supérieur à 8 200 véhicules par jour soit supérieur à 3 millions de véhicules par an
- en **vert**, le trafic est inférieur à 8 200 véhicules par jour et donc inférieur à 3 millions de véhicules par an

Nom de la voie	Nom de la commune	Gestionnaire	Trafic	Année
AV DE LA GARE	Coignières	SQY	8587	2016
AV DU 8 MAI 1945	Élancourt	SQY	15522	2015
AV DE LA VILLEDIEU	Élancourt	SQY	14174	2014
AV DE L'EUROPE	Guyancourt	SQY	16152	2018
R AMBROISE CROIZAT	Guyancourt	SQY	8081	2018
R DES GRAVIERS	Guyancourt	SQY	15294	2017
R LE CORBUSIER	Guyancourt	SQY	2972	2015
AV DES GARENNES	Guyancourt	SQY	38416	2013
BD BEETHOVEN	Guyancourt	SQY	5654	2017
BD WOLFGANG AMADEUS MOZART	Guyancourt	SQY	1003	2018
R HENRI PROU	Les Clayes-sous-Bois	SQY et Les Clayes-sous-Bois	8179	2016
CHE DES VIGNES	Les Clayes-sous-Bois	SQY	5955	2016
R JULES MASSENET	Les Clayes-sous-Bois	Les Clayes-sous-Bois	Pas de comptage disponible	
BD GUY SCHULER	Maurepas	SQY	16318	2016
BD MICHEL MISEREY	Maurepas	SQY	11371	2015
AV DES GARENNES	Montigny-le-Bretonneux	SQY	> 8 200	
AV NICOLAS ABOUT	Montigny-le-Bretonneux	SQY	> 8 200	
BD D'ALEMBERT	Montigny-le-Bretonneux	SQY	8 125	2017
AV DU CENTRE	Montigny-le-Bretonneux	SQY	> 8 200	
BD VAUBAN	Montigny-le-Bretonneux	SQY	7 499	2015
R PIERRE CURIE	Plaisir	SQY	4 413	2016
R PAUL LANGEVIN	Trappes	SQY	9 609	2015
RTE DE GUYANCOURT	Voisins-le-Bretonneux	SQY	16 810	2018
R AUX FLEURS	Voisins-le-Bretonneux	SQY	6 845	2018

Tableau 13 : Présentation des trafics relevés par la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines sur les routes considérées comme grandes infrastructures

Plusieurs routes, où des zones à enjeux ont été repérées, présentent un trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an. Ces infrastructures n'auraient donc pas dues être répertoriées comme Grandes Infrastructures routières. Les résultats de la cartographie de bruit liés à ces infrastructures ne sont pas représentatifs de la réalité.

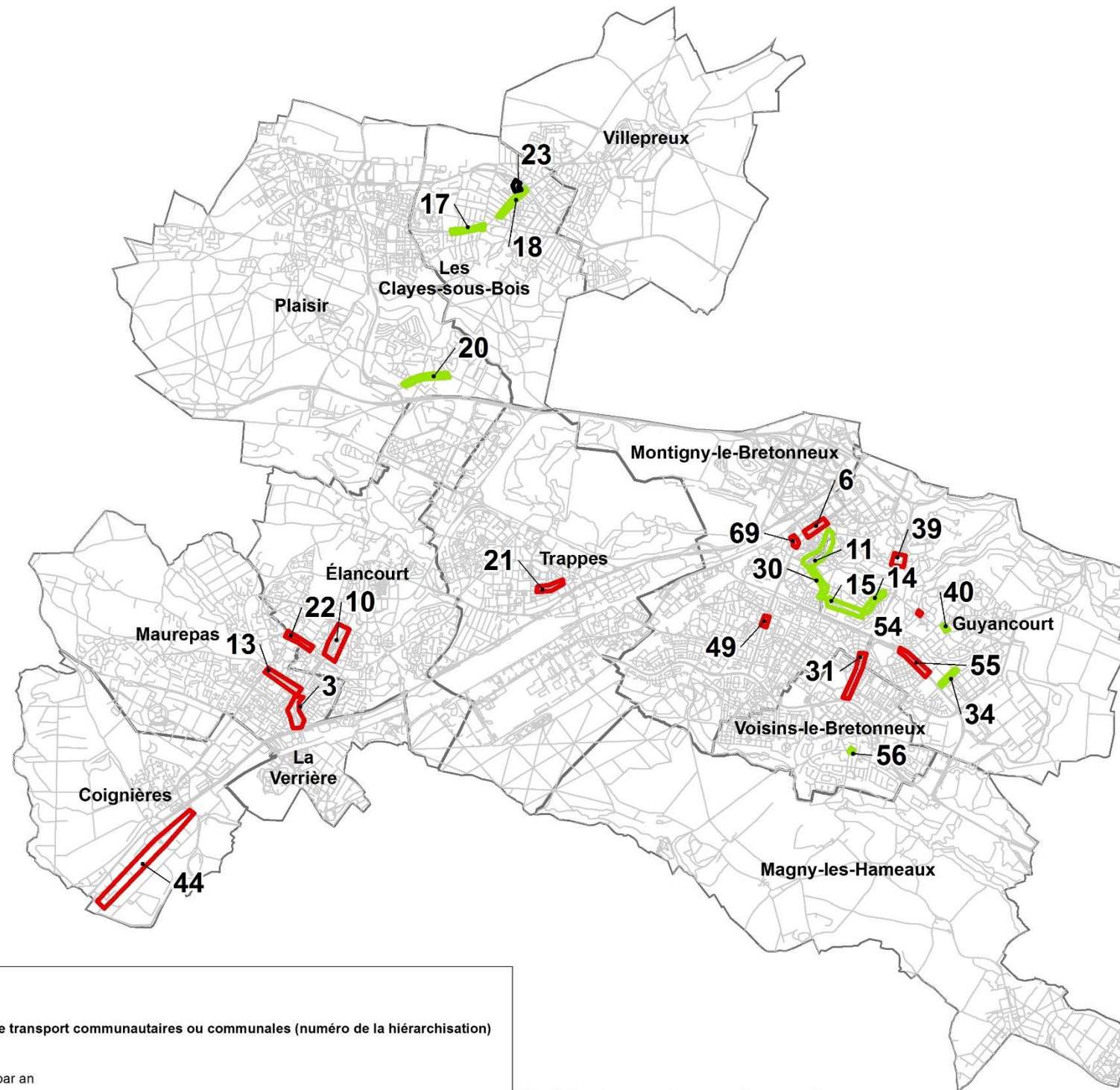
La carte suivante présente les emplacements des zones à enjeux en fonction de la validation des volumes de trafic par comptages routiers.

Le tableau suivant présente seulement les informations liées aux infrastructures dont le trafic a été validé comme étant supérieur à 3 millions de véhicules par an grâce aux comptages routiers.



Certaines infrastructures, bien que supportant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an, peuvent présenter des habitations impactées, mais ces dernières ne présentent pas forcément de dépassement des seuils réglementaires.

Carte des zones à enjeux pour les Grandes Infrastructures routières communautaires ou communales sur Saint-Quentin-en-Yvelines avec la validation des données de trafic



Légende

Zone à enjeux des grandes infrastructures de transport communautaires ou communales (numéro de la hiérarchisation)

- Pas de données de trafic
- Trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an
- Trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an



Carte 25 : Carte des zones à enjeux pour les infrastructures communautaires ou communales dont le trafic dépasse les 3 millions de véhicules par an sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines avec une validation des valeurs de trafics annuels

Hiérarchisation de voies routières sur l'ensemble du territoire	Hiérarchisation des Grandes Infrastructures après validation des trafics	Commune	Nom voie	Source	Indicateur où des dépassements de seuil apparaissent	Indice agrégé de population exposée	Nombre d'habitations individuel estimés en dépassement de seuil	Nombre de bâtiments d'habitations collectifs estimés en dépassement de seuil	Nombre d'appartements collectifs estimés en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil	Population estimée en dépassement de seuil nuit	Nombre de bâtiments d'habitations (individuel et collectif) estimés dans la zone	Type de bâtiments d'habitations dans la zone		Nombre d'établissements sensibles dans ou à proximité de la zone	TMJA	Année de comptage
													Individuel	Collectif			
3	1	Maurepas	Boulevard Guy Schuler	Route	Lden et Ln	624	14	5	210	515.2	34.5	93	Oui	Oui	0	16 318	2016
6	2	Montigny-le-Bretonneux	Avenue du Centre	Route	Lden	370	6	6	155	370.3		8	0	Oui	0	> 8 200	
10	3	Elancourt	Avenue du 8 mai 1945	Route	Lden	156	4	4	64	156.4		43	0	Oui	0	15 522	2015
13	4	Maurepas	Boulevard Michel Miserey	Route	Lden	99	5	5	38	98.9		35	0	Oui	0	11 371	2015
21	5	Trappes	Rue Paul Langevin	Route	Lden	64	3	3	25	64.4		17	0	Oui	0	9 609	2015
22	6	Elancourt - Maurepas	Avenue de la Villedieu	Route	Lden	60	2	2	24	59.8		9	0	Oui	0	14 174	2014
31	7	Guyancourt - Montigny-le-Bretonneux - Voisins-le-Bretonneux	Route de Guyancourt	Route	Lden	35	5	3	10	34.5		60	Oui	Oui	0	16 810	2018
39	8	Guyancourt	Avenue des Garennes	Route	Lden	16	7	0	0	16.1		18	0	0	0	38 416	2013
44	9	Coignières	Avenue de la Gare	Route	Lden	7	3	0	0	6.9		9	Oui	0	0	8 587	2016
49	10	Montigny-le-Bretonneux	Avenue Nicolas About	Route	Lden	5	2	0	0	4.6		22	Oui	0	0	> 8 200	
54	11	Guyancourt	Rue des Gravières	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		2	Oui	0	0	15 294	2017
55	12	Guyancourt	Avenue de l'Europe	Route	Lden	2	1	0	0	2.3		41	Oui	0	0	16 152	2018
69	13	Montigny-le-Bretonneux	Avenue Nicolas About	Route	Lden	0	0	0	0	0		0	0	0	1	> 8 200	

Tableau 13 : Liste des zones à enjeux des infrastructures communautaires ou communales dont le trafic dépasse 3 millions de véhicules par an sur la communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines après validation des trafics

ACTIONS ET MESURES

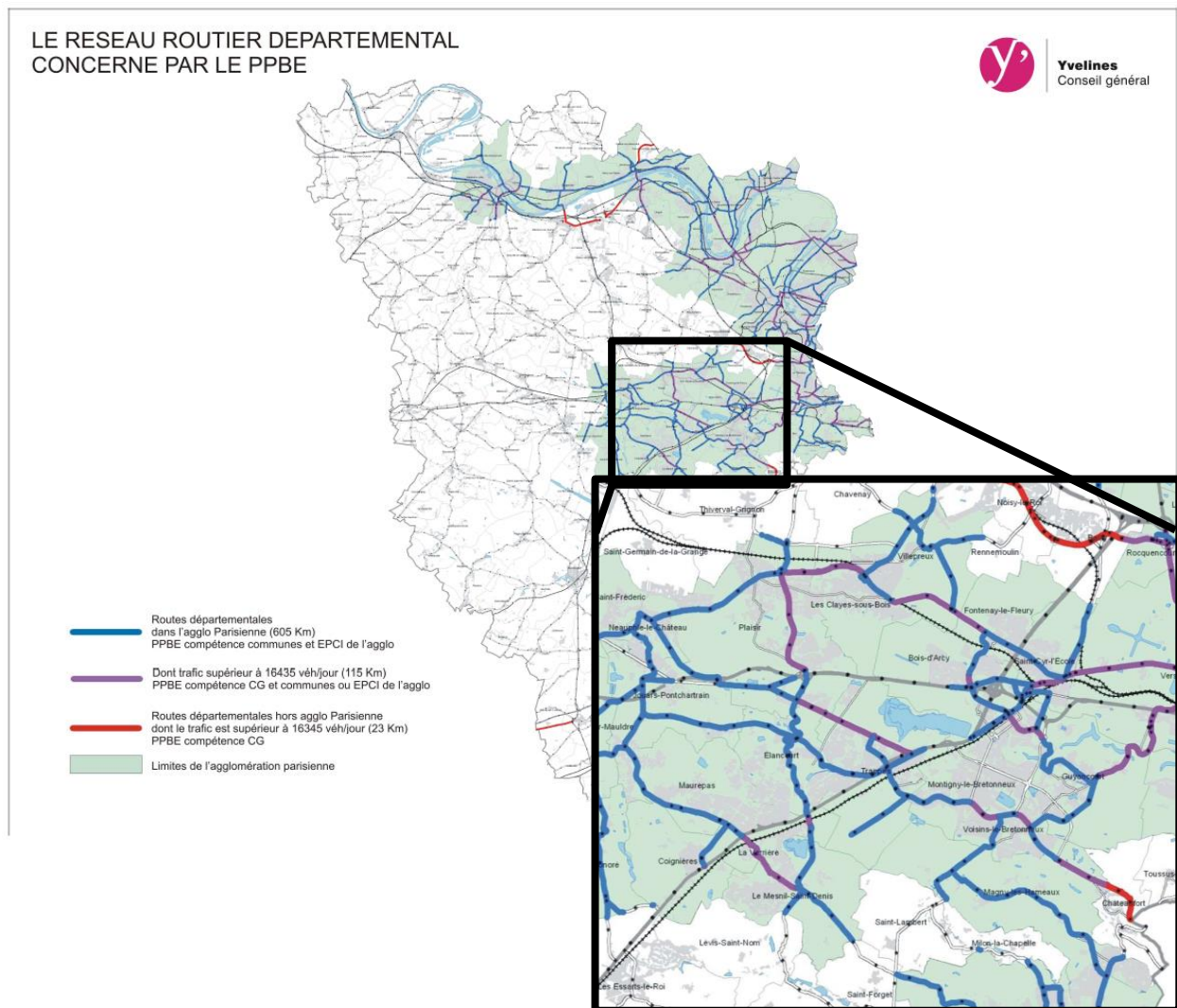
Bilan des actions proposées par les différents gestionnaires

Le bilan des actions majeures réalisées sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est détaillé pour chaque gestionnaire dans les points suivants.

Bilan des actions proposées par le Département

Le réseau routier départemental est source de bruit sur la communauté d'agglomération.

Le **Conseil Départemental des Yvelines** a arrêté son PPBE de 1^{ère} échéance (routes départementales présentant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an) le 2 juin 2014



Carte 26 : Réseau routier des grandes infrastructures du Département (source : PPBE du CD78)

Il s'agit sur la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines des voies :

- RD 11
- RD 13
- RD 30
- RD 36
- RD 58
- RD 91
- RD 98
- RD 127.

Toutes ces routes présentent des dépassements de seuils de bruit sur des habitations, que ce soit en L_{den} ou en L_n .

Le PPBE du Département a été arrêté en 2014 mais élaboré en 2008. Les actions passées indiquées dans le PPBE ont donc été réalisées entre 1998-2008. Elles sont donc antérieures à 2009 date à partir de laquelle les actions doivent être recensées.

Le programme d'actions présenté dans ce PPBE a été établi entre 2008 et 2013. Il a été décliné suivant différents thèmes :

- Programme d'actions de prévention et de réduction des nuisances sonores favorisant le report modal
- Modération de la circulation automobile en agglomération
- Mise en place de protection à la source ou protection des riverains
- Actions de suivi de l'efficacité des dispositifs de protection acoustique existants
- Actions de protection à la source – Rénovation du revêtement routier

Il a été prévu dans ce PPBE de 1^{ère} échéance de mettre en place des écrans acoustiques le long de la RD30 sur la commune de Plaisir. Cette action a été menée à son terme.

Les autres routes départementales supportant un trafic inférieur à 6 millions de véhicules par an présentes sur le territoire sont (les routes indiquées **en gras** impliquent des dépassements de seuils potentiels d'après les résultats de la cartographie) :

- **RD 10**
- **RD 12**
- **RD 23**
- RD 33
- RD 35
- **RD 58**
- **RD 91**
- RD 97
- RD 109
- RD 129
- RD 134
- **RD 161**
- **RD 195**
- RD 213
- **RD 912**
- **RD 938**

Bilan des actions proposées par l'État

La **Préfecture des Yvelines** a approuvé son PPBE de 3^{ème} échéance le 16 avril 2019.

Infrastructures concernées par le PPBE de l'État

Voies ferrées :

Deux infrastructures ferroviaires traversent la Communauté d'Agglomération : les lignes 420 000 (Paris-Montparnasse à Brest) et 395 000 (Saint-Cyr à Surdon).

Réseau national :

Trois infrastructures routières nationales traversent la Communauté d'Agglomération : autoroute A12 et nationales N10 et N12, toutes trois gérées par la DIRIF et considérées comme « grandes infrastructures » (trafic routier supérieur à 8200 véhicules par jour).

Bilan des actions réalisées depuis 10 ans

Mesures préventives

Des mesures préventives ont été mises en place au cours des 10 dernières années par l'État. Elles se regroupent en différents thèmes :

- Protection des riverains en bordure de projet de voies nouvelles
- Protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes – Le classement sonore des voies
- Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux
- Observatoire départemental du bruit des infrastructures de transports terrestres et résorption des points noirs du bruit

Mesures curatives

Routes nationales

Une mesure curative a été mise en place sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle se situe sur l'autoroute A12 et la nationale N12 sur les communes de Trappes et de Montigny-le-Bretonneux. Il s'agit d'une expérimentation de la réduction de la vitesse maximale autorisée sur ces voies de 110 km/h à 90 km/h depuis 2016.

Voies ferrées

Renouvellement du matériel roulant :

Sur les dix dernières années, le renouvellement des matériels roulants a été réalisé :

- Ligne N :

Date	Evolution
2011	retrait des Z5300 par des Z8800 et VB2N+BB27300 ou BB7600

Le matériel roulant actuel est le suivant :

- BB27300 + VB2N,
- BB7600 + VB2N,
- Z8800.

Le renouvellement du matériel roulant est prévu entre 2019 et 2021 avec un remplacement global du matériel actuel par du matériel Regio2N 10 caisses UM2.

- Ligne U :

La ligne U est exploitée uniquement avec des rames Z8800 depuis 2003.

Travaux de Renouvellement Voie Ballast (RVB)

Des travaux de renouvellement Voie Ballast ont été menés. Il n'est pas possible d'établir la liste exhaustive des travaux réalisés au cours des 10 dernières années sur les voies situées sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Ligne	Longueur totale de RVB (en km)
395 000	37.28
420 000	10.92

Observatoire du bruit

Les niveaux sonores le long des voies ferrées 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 qu'environ 4044 bâtiments sensibles des voies ferrées sont potentiellement en situation de PNBf dans le département des Yvelines, soit environ 22 % des bâtiments PNBf d'Île-de-France.

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.

Réalisation d'études acoustiques

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Île-de-France, de nombreuses études ont été réalisées pour identifier les bâtiments impactés actuellement et les bâtiments qui seront impactés à long terme. Sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, deux études acoustiques ont été réalisées :

Commune	Nombre de points de mesure	Date de l'étude	Date des mesures
Les Clayes-sous-Bois	3	2018	2017
Trappes	3	2018	2017

Tableau 14 : Etudes de bruit pour les voies ferroviaires

Mesures arrêtées au cours des dix dernières années

Les mesures arrêtées au cours des dix dernières années sur le territoire de la Communauté d'Agglomération pour chaque gestionnaire d'infrastructure sont présentées au chapitre « Bilan des actions proposées par les différents gestionnaires ».

Les questionnaires envoyés aux douze communes du territoire ainsi qu'aux services de la communauté d'agglomération ont permis de compléter ce bilan.

Questionnaire des communes

Commune : Coignières	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Lancement de la révision du PLU
Déplacements	Achat de véhicules électriques pour la flotte municipal Création zone de covoiturage Mise en place de transport en commun pour RPA
Aménagement des infrastructures	Extension de la zone 30 Incitation à mettre en place des enrobés phoniques
Sensibilisation Communication Concertation	2 radars pédagogiques Communication sur internet ainsi que dans le magazine de la commune
Etudes et suivi	Cartes de bruit
Procédure réglementaire	Cartes de bruit en 2009 et en 2018

Commune : Élancourt	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Mise en place d'un EPP (Espace Privé Protégé), notamment dans les résidences

Commune : Guyancourt	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Réduction de la place de la voiture en ville
Déplacements	Modifications des sens de circulation et implantations de panneaux STOP
Aménagement des infrastructures	Création de passages piétons surélevés Création d'un plateau surélevé avec îlot central Installation de coussins berlinois Travaux d'isolations dans le gymnase Maurice Bacquet Aménagements d'espaces publics (mail des Saules, placé du marché, ...)
Sensibilisation Communication Concertation	1 radar pédagogique Information de la population sur les rénovations thermiques Présence d'une page internet rassemblant les différents éléments liés au bruit.
Etudes et suivi	Cartes de bruit
Procédure réglementaire	Cartes de bruit et PPBE

Commune : Magny-les-Hameaux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Aménagement du quartier du Buisson Mise en sens unique de rues (Mars, Victor Hugo, G. Péri, PVC, André Hodebourg, Allée des Roses) Création d'itinéraires cyclables sur les voies de gestion communales, création d'une piste cyclable près de la RD195 Marquage et signalisation des contre sens cyclables
Déplacements	Achat de 2 véhicules électriques et 1 hybride Mise en place de plusieurs supports à vélos
Aménagement des infrastructures	Renouvellement des couches de roulement sur certaines voies routières Suppression des bandes rugueuses sur les routes Création de chicanes (Avenue d'Aigrefoin) Limitation de vitesse (50km/h au lieu de 60km/h sur la route de la Butte aux Chênes, 50km/h au lieu de 90km/h sur la Rue Paul et Jeanne Weiss) Réduction des vitesses sur différents tronçons de la RD195 et mise en place de STOP aux intersections de la RD avec les voie communales Mise aux normes des traversées piétonnes (rue de la Poste, Aragona, Schoelcher, des Tamaris, des Noisetiers, des Charpentiers, Monnot, Gaugin, de l'Égalité) Aménagement de la traversée cyclable sur la RD195 Réfection des trottoirs et cheminement PMR

Commune : Magny-les-Hameaux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Sensibilisation Communication Concertation	Participation active aux travaux des structures (Comité de suivi de la charte et comité consultatif de l'environnement) mises en place par l'État concernant les bruits aériens découlant de l'activité de la plateforme de Toussus-Le-Noble Achat d'équipements électriques (taille-haie, souffleur, ...) Contrôle routier de vitesse Police Municipale/Gendarmerie quotidien, surveillance du respect des feux tricolores quotidien, séances de révision du code de la route et ses nouveautés
Procédure réglementaire	Vérification des horaires des travaux

Commune : Montigny-le-Bretonneux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Déplacements	Achat de 4 vélos Achat d'une ZOE et d'un Kangoo ZE Location de 2 Partner électriques
Aménagement des infrastructures	Création de zones 30 Réfection de chaussée Rénovation de bâtiments communaux (crèche, écoles, ...) : <ul style="list-style-type: none"> - Remplacement des menuiseries - Amélioration de l'isolation thermique - Isolation phonique de réfectoire Mise en place de plusieurs pistes cyclables Participation au financement d'un mur anti-bruit de 400ml le long de l'A12 (500 000€)
Sensibilisation Communication Concertation	Utilisation de matériel électrique pour l'entretien des espaces verts
Etudes et suivi	Cartes de bruit
Procédure réglementaire	Cartes de bruit et PPBE

Commune : Plaisir	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Mise en place du PLU en cours
Déplacements	Achat de 2 véhicules électriques Modification de sens de circulation et implantations de panneaux stop pour limiter la vitesse sur des axes droits et longs Mur anti-bruit le long de la RD30 suite à l'élargissement de la RD30 par le CD78
Aménagement des infrastructures	Mise en zones 30 de certaines voies Rénovation de bâtiments communaux (écoles, Mairie) par remplacement des menuiseries, amélioration de l'isolation thermique et phonique
Sensibilisation Communication Concertation	Campagne contre les incivilités dans l'Essentiel et sur MUPI
Etudes et suivi	Suivi des plaintes par mail à l'adresse plaisiràvotreécoute@ville-plaisir.fr

Commune : Villepreux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Aménagement des infrastructures	La vitesse sur l'ensemble de la commune est limitée à 30km/h
Procédure réglementaire	PLU

Commune : Voisins-le-Bretonneux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Insertion de normes de stationnement 2 roues dans le PLU pour les nouvelles constructions Privilégier l'installation d'activités commerciales, artisanales ou sportives, en bordure de la RD36 Restriction de la circulation automobile - Restreindre le trafic de transit
Déplacements	Achat de 4 véhicules électriques Achat de 2 tricycles électriques
Aménagement des infrastructures	Création de zones 30 Vitrage type "silence" dans certains bâtiments communaux
Sensibilisation Communication Concertation	2 radars pédagogiques
Etudes et suivi	Cartes de bruit
Procédure réglementaire	Cartes de bruit et PPBE

Questionnaire SQY

SQY	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Déplacements	<p>Approbation du PLD</p> <p>Démarche HQE</p> <p>Labellisation des P+R</p> <p>Mise en place d'un Schéma directeur cyclable</p> <p>Promotion du covoiturage, notamment à travers les ateliers PDIE</p> <p>SQYshare, projet d'autopartage inter-entreprises porté par le CCE (mais avec forte implication SQY), avec des voitures électriques et hybrides</p> <p>Vélostation, développement et entretien du réseau de pistes cyclables, nombreuses animations grand public et en entreprises accompagnées d'offres promotionnelles</p> <p>Ouverture consignes Véligo Villepreux-les Clayes, mise en place de l'accueil du dispositif régional de Véligo Location (vélos électriques), label « Terre d'Excellence Cyclable »</p> <p>Restructuration du réseau de bus en septembre 2018 + renforts lignes existantes, notamment des lignes interurbaines (15, 475, etc.)</p> <p>Evolution du matériel roulant : 6 bus hybrides sur les réseaux SQYbus et HOurtoule/STAVO</p> <p>Inauguration de 3 bus électriques sur le réseau SQYbus en mars 2019 (premiers de grande couronne avec le nouveau design d'IDFM), passage au GTL de la totalité de la flotte STAVO. A plus long terme, transition énergétique du matériel roulant avec IDFM qui compte développer la flotte de véhicules électriques ou roulants au GNV</p>
Aménagement des infrastructures	<p>Requalification de la RD10 en boulevard urbain à Montigny-le-Bretonneux</p> <p>Requalification de l'avenue du Pas du Lac à Montigny-le-Bretonneux</p> <p>Réalisation d'un mur de renforcement acoustique dans le cadre des travaux de requalification de l'av. du Pas du Lac à Montigny le Bretonneux</p> <p>Enfouissement de la RN10 dans la traversée de Trappes et réalisation d'un plateau urbain en couverture (projet Etat et commune de Trappes)</p> <p>Aménagements d'intermodalité des espaces publics du « Carré Gare » à Montigny le Bretonneux</p> <p>Doublement du Pont Schuler dans le cadre de la réalisation de la séquence 1 du TCSP Trappes-La Verrière, sur les communes de La Verrière et de Maurepas</p> <p>Réaménagement de l'échangeur RN12/Garenes (état initial de dossier d'étude d'impact) à Guyancourt</p>

SQY	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Sensibilisation Communication Concertation	<p>Développement d'un calculateur multimodal Viago intégrant toute l'offre mobilité, y compris déplacements intermodaux pour faciliter le report modal et le rabattement en parcs-relais</p> <p>Information délivrée à l'agence de la mobilité pour informer sur l'offre existante</p> <p>Pilotage d'une démarche de Plans de déplacements inter-entreprises pour promouvoir les modes alternatifs à la voiture individuelle</p> <p>Sensibilisation pendant la fête du vélo, la semaine européenne de la mobilité</p>
Etudes et suivi	<p>Etude de nouveaux modes innovants : étude de préféabilité d'un démonstrateur Suprasqy, projet de transport autonome guidé composé de cabines électriques de 7 places circulant à 50km/h sur un monorail</p> <p>Une campagne de mesures acoustiques a été réalisée dans le cadre de la création de ce Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement. L'annexe 4 présente un extrait des résultats de mesures acoustiques (synthèse des résultats)</p>

SQY a également réalisé des travaux de réfection de chaussée. Environ 98 km de voirie ont été rénovées pour un montant supérieur à 8 millions d'euros. L'ensemble des voies concernées sont présentées en annexe 5.

Le Plan Local de Déplacements de Saint-Quentin-en-Yvelines qui a été approuvé en 2014 est disponible sur le site internet : <http://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/lagglo/les-missions-de-laggglomeration/transports/plan-local-de-deplacements-de-saint-quentin-en-yvelines-des-objectifs-ambitieux/>

Le PLD est en conformité avec la stratégie régionale d'organisation des déplacements définie dans le **Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France**, qui prévoit de **réduire de 20% les émissions de gaz à effet de serre d'ici 2020 dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7%** :

Dans ce cadre, le PLD présente sous forme de fiches actions l'ensemble des projets qu'il est proposé de réaliser dans les prochaines années, autour de 6 thématiques :

- Rendre les transports collectifs plus attractifs
- Favoriser les modes actifs
- Agir sur la circulation automobile
- Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle de l'agglomération
- Organiser les flux de marchandises
- Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics

Afin de concrétiser les orientations du PLD, un schéma directeur cyclable a été réalisé. Les trois axes d'interventions préconisées sont :

- Le développement des infrastructures (pistes, bandes, voies mixtes...) : l'objectif est de créer un réseau sécurisant, maillé et continu reliant entre eux les principaux pôles de vie et équipements de niveau communautaire,
- L'aménagement de stationnement vélos à proximité des grands pôles de vie de l'agglomération qui doit permettre aux utilisateurs de garer leur vélo en toute sécurité et à proximité immédiate des équipements,
- La mise en place de services liés au vélo (location, gardiennage de nuit, entretien...) afin de donner à tous la possibilité et l'envie d'utiliser un vélo.

Mesures programmées pour les cinq années à venir

Les actions menées par la Communauté d'Agglomération pourraient être limitées aux sources de bruit qui ont été cartographiées par la CBS ; la Communauté d'Agglomération souhaite élargir sa politique de maîtrise des nuisances sonores et est susceptible d'intervenir sur l'ensemble des sources de bruit présentes sur son territoire.

Objectifs généraux de réduction du bruit

Les actions envisagées par la Communauté d'Agglomération sont de deux sortes :

- des **actions à la source** sur les flux de circulation ;
- des **actions stratégiques et de prévention**,

actions globales sur le territoire, qui pourraient impliquer des sources de bruit non cartographiées en CBS.

L'échéance de réalisation de ces actions (listées ci-après) est de 5 ans, c'est-à-dire pour la durée du PPBE et jusqu'à sa révision éventuelle (rappelons que l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 habitants pour application de l'article L.572-2 du code de l'environnement).

Le budget de réalisation des actions est intégré aux coûts de fonctionnement des services des intervenants de la Communauté d'Agglomération et des Mairies.

Des subventions ou participations pourront aussi être éventuellement perçues lors de travaux neufs.

Rappel des mesures possibles

Actions à la source et actions correctives

Action	Type	Pertinence d'efficacité acoustique *	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût (en € HT)
Sur le bâti	Isolement de façades	+++	+++	7000 € / indiv 5000 € / collect.
	Mise en place d'écran ou de merlons	+++	+++	500 € / m ²
Sur la voie	Revêtement routier	***	***	Surcoût 20%
	Aménagement de la voirie (ralentisseur, giratoire ...)	+++	+++	Elevé
Sur le trafic routier	Réduction du trafic	++	++	Faible
	Modification du plan de circulation	+++	+++	Faible
	Restriction de circulation PL	+++	+++	Faible
	Gestion du stationnement	+++	++	Faible
	Gestion du trafic urbain de livraison	++	++	Faible
	Modération de la vitesse	+++	+++	Faible
	Installation de radars automatiques / pédagogiques	++	++	Faible
	Mise en place d'une onde verte	variable	+++	Faible
	Réalisation d'une zone 30	+++	++	Faible
	Partage de la voirie (code de la rue)	+++	++	Moyen
	Développement des modes de transports doux	+	+	Moyen
	Développement des transports en commun	+++	+	Moyen
	Utilisation véhicule électrique ou hybride	+	+	Moyen
	Contrôle des 2-roues motorisés	++	+	Faible

* S'apprécie au regard de l'effet direct de l'action en situation (plus une action sera pertinente, plus elle sera acoustiquement efficace pour améliorer la situation des riverains)

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

*** Les vitesses en agglomération étant limitées au maximum à 50 km/h, le changement du revêtement de chaussée n'engendrera aucun gain en termes de réduction des niveaux de bruit à l'émission (en dessous de 50 km/h c'est le bruit du moteur qui est prépondérant)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

Tableau 15 : Tableau indicatif d'actions à la source et d'actions correctives possibles

Actions stratégiques et de prévention

Action	Type	Pertinence de délai pour la mise en œuvre **	Coût
Intégration de la dimension acoustique dans les outils existants (PLU / PDU, etc) et prise en compte du bruit dans les documents d'urbanisme	Formation, communication	++	Faible
Sensibilisation au bruit dans les écoles	Sensibilisation	++	Faible
Sensibilisation au bruit des bailleurs sociaux	Sensibilisation, communication	++	Faible
Sensibilisation au bruit des habitants	Sensibilisation	++	Faible
Mise en place d'un outil de gestion des plaintes	Sensibilisation, communication	++	Faible
Réalisation d'une charte de bruit nocturne	Sensibilisation	++	Faible
Développement d'un portail bruit sur le site de l'Agglomération	Communication, formation	++	Faible
Mise en place de journées thématiques (courtoisie au volant, journée bruit, journée de l'audition, journée verte, etc)	Sensibilisation, communication	++	Faible
Monitoring de bruit	Surveillance, information	++	Moyen
Etudes de trafics, études acoustiques	Prévention et préconisations	+	Faible

** S'apprécie au regard de la durée de vie d'un PPBE (environ 5 ans)

La codification utilisée est la suivante : +++=action très pertinente, ++=action pertinente, +=action peu pertinente

Tableau 16 : Tableau indicatif d'actions préventives possibles

Mesures programmées par les autres gestionnaires d'infrastructures

Mesures programmées par l'Etat

Mesures globales

Les mesures globales envisagées dans les 5 années à venir par l'État sont :

- Mise à jour du classement sonore des voies et démarche associée
- Financement des études nécessaires
- Contrôle des règles de construction, notamment de l'isolation acoustique
- Mesures en matière d'urbanisme
- Amélioration du volet « bruit » dans les documents d'urbanisme
- Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

Routes nationales

Des mesures globales sur le réseau routier sont prévues :

- Mesure de réduction de vitesse sur toutes les routes secondaires à double sens (sans séparateur central)
- Réfection des chaussées autoroutières

Une action sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines est envisagée par la DIRIF. Il s'agit d'un projet de dénivellation sur 800m de la N10 sur la commune de Trappes entre la RD912 et la RD23 qui consiste notamment à :

- Des travaux de mise en place de 3 couvertures partielles
- De l'aménagement de deux giratoire de part et d'autre de la zone de couvertures partielles

La réalisation de cette action reste soumise aux arbitrages budgétaires annuels.

Voies ferrées

Les actions prévues par SNCF Réseau sur le réseau en général sont présentées en annexe 6.

Actions spécifiques sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades

Le programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades est spécifique à la région Île-de-France. Les études et les travaux sont financés à 80 % par l'ADEME et 20 % par SNCF Réseau. Ce programme permet de réduire le bruit à l'intérieur des logements impactés dans un délai relativement court (contrairement à la construction de murs antibruit qui nécessitent des études longues), sans contributions financières des collectivités locales (circulaire du 25 mai 2004 concernant le financement des opérations de murs antibruit). Le montant du programme est de 9,9 M€ (études et travaux), son périmètre est la région Île-de-France.

Le programme de résorption des PNBf 2017-2020 par isolation acoustique des façades se concentre en priorité sur :

- les communes pilotes pour poursuivre les démarches déjà engagées auprès d'elles dans le passé,
- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.
- les communes les plus impactées :
 - o concentration des interventions sur les 50 communes les plus impactées par le bruit ferroviaire (classement régionale de 2009),
 - o puis, si les délais le permettent, l'extension à d'autres communes,
- en respectant dans la mesure du possible une logique d'axe pour donner plus de visibilité.

Les communes concernées sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines sont :

- Les Clayes-sous-Bois
- Trappes

Partenariat Bruitparif – SNCF Réseau

Bruitparif et SNCF Réseau Île-de-France ont signé un partenariat le 30 mars 2017 dont l'objectif est d'installer des stations de mesures du bruit le long des voies ferrées franciliennes, afin d'en surveiller l'évolution et d'établir un diagnostic. 15 stations permanentes ainsi que des stations temporaires sont en cours de déploiement en Île-de-France sur les 3 prochaines années. Les mesures sont diffusées sur un internet dédié <http://reseau.sncf.bruitparif.fr>

À travers la convention de partenariat signée pour les trois prochaines années, SNCF Réseau Île-de-France et Bruitparif entendent renforcer le travail d'évaluation du bruit généré par les circulations ferroviaires et favoriser le partage d'information entre eux afin d'approfondir la connaissance et la gestion du bruit, et améliorer l'information des Franciliens.

Travaux

Des travaux de renouvellement de voies et ballast sont prévus sur le territoire des Yvelines durant la période de validité du PPBE.

Mesures programmées par le Conseil Départemental

Au moment de rédaction du projet de PPBE, les informations liées aux actions qui sont envisagées par le Conseil Départemental des Yvelines ne sont pas connues.

Mesures proposées et soumises à consultation publique dans le cadre du projet de PPBE

Mesures proposées par les communes de Saint-Quentin-en-Yvelines

Les mesures proposées par les communes sont présentées ci-après :

Commune : Coignières	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Aménagement du quartier de la gare PLU en cours
Déplacements	Pose de 4 bornes de recharge pour les véhicules électriques
Aménagement des infrastructures	Nouvelle extension des zones 30 Incitation aux gestionnaires pour mettre des enrobés phoniques
Sensibilisation Communication Concertation	Poursuite de la mise en place de radars pédagogiques Continuer la communication sur internet ainsi que dans le magazine de la commune
Procédure réglementaire	Participation au PPBE avec SQY
Espace naturel aménagé	Allée des Pommiers
	Chemin Butte aux Chiens
	CV2
	Espace Daudet
	GR11
	Jardin Le Nôtre
	Parc Prévenderie
	Rigoles du Roi
Val Favry	

Commune : Élancourt	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Développement des transports en commun de compétence SQY
Aménagement des infrastructures	Suivi des actions sur les voies de compétence SQY ou département
Espace naturel aménagé	Bassin de la Boissière
	Bassin de la Muette
	Bois des Réaux-Sapins Naturels d'Elancourt
	Chemin de la Coudriette
	Colline d'Elancourt
	Fond de Launay
	Fonds des Roches
	Parc des Coudrays
	Square de Berlin
	Villedieu et Réaux

Commune : Guyancourt	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	<p>Promotion des modes doux au niveau intercommunal et départemental</p> <p>Encouragement aux modes actifs lors d'aménagements de nouvelles constructions (norme liée au stationnement)</p> <p>Réalisation d'urbanisme écran (bâtiments faisant obstacle au bruit) en privilégiant l'installation des activités le long des infrastructures de transport, et non de l'habitat (pas de population directement impactée en bordure des voies)</p>
Déplacements	Développement de véhicules plus propres dans la flotte communale, notamment par l'intégration de véhicules électriques.
Aménagement des infrastructures	Tests à l'utilisation d'équipements d'entretien moins bruyants (souffleurs à feuilles notamment)
Sensibilisation Communication Concertation	Information sur les vitesses pratiquées en temps réel via l'usage de radars pédagogiques et analyses grâce à l'enregistrement des données
Etudes et suivi	Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires avec une réponse systématique apportée par courrier aux demandes sur le sujet
Espace naturel aménagé	<p>Guyancourt ne souhaite pas restreindre sa définition des zones de calme à celle du code de l'environnement. De plus, de nombreux espaces pressentis comme possible zones de calme ne sont pas maîtrisés, ni en propriété, ni en gestion par la commune.</p> <p>Ainsi, la commune de Guyancourt souhaite réaliser un travail approfondi sur une définition commune à l'ensemble du territoire de SQY, avec l'ensemble des acteurs du territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, la délimitation et les actions possibles des zones de calme sur son territoire.</p>

Commune : La Verrière	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Espace naturel aménagé	Parc du Château

Commune : Les Clayes-sous-Bois	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Espace naturel aménagé	Parc de Diane

Commune : Magny-les-Hameaux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Favoriser les modes doux
Aménagement des infrastructures	<p>Enfouissement de la future ligne 18 de la SGP sur la totalité de sa longueur afin de limiter l'impact sonore de cette ligne et de respecter les recommandations de l'OMS</p> <p>Limitation des vitesses de circulation par incitation et aménagements routiers</p> <p>Mesures régulières de trafics et de vitesses</p> <p>Intégration du souci acoustique lors de l'ensembles des travaux d'aménagements routier</p> <p>Implantations des bornes de recharges électriques</p> <p>Remplacement des outils thermiques par des outils électriques (souffleurs de feuilles, ...)</p> <p>Veille permanente sur les sources de bruit (plaques sur voiries, travaux, ...)</p>
Sensibilisation Communication Concertation	<p>Informations régulières sur la réglementation en direction des particuliers (utilisation des engins de jardinage et de bricolages, ...) et des entreprises (horaires des chantiers et des livraisons, collecte des ordures ménagères, ...°)</p> <p>Travail permanent avec les associations à but environnemental</p>
Procédure réglementaire	Mise en place d'un plan afin de trouver une solution pour le bruit aérien (aérodrome de Toussus-le-Noble)
Espace naturel aménagé	Complexe Anquetil
	Fonds tourbeux de Port-Royal des Champs
	Gîtes à chiroptères de Port-Royal des Champs
	Jardins familiaux
	Plaine de Chevincourt
	Ravins forestiers
	Vallée de la Mérantaise
Vallée du Rhodon	

Commune : Maurepas	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Espace naturel aménagé	Bassin de la Courance

Commune : Montigny-le-Bretonneux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	Limitation de circulation automobile via la promotion des modes doux au niveau communal (achat de vélos pour les déplacements entre services) intercommunal et départemental
Déplacements	Utilisation de véhicules moins bruyants pour les déplacements des agents communaux (achat de véhicules électriques)
Aménagement des infrastructures	Diminution de la vitesse automobile à 30km/h (avec ou sans aménagements de voirie). Renouvellement des enrobés des voies communales avec des enrobés performants, dès que possible et nécessaire
Sensibilisation Communication Concertation	Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics, notamment pour le matériel d'entretien des espaces verts Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction, notamment via le certificat d'urbanisme. Préservation des espaces identifiés comme à protéger avec inscription de mesures de protection au PLU 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.) Information de la population sur le site entrevoisins.org contenant de nombreuses informations sur les survols d'aéronefs de l'Ile-de-France
Etudes et suivi	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) Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires
Procédure réglementaire	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

Espace naturel aménagé	Chemin des Tonnelles
	Cimetière de Montigny-le-Bretonneux
	Cimetière des IV Pavés
	Ferme du Manet
	Jardins Familiaux
	Le Pré Saint-Martin
	Parc Alain Chédeville
	Parc du Château
	Parc du Poirier Saint-Martin
	Parc Erasme
	Parc Jeannette et Paul Jean
	Parvis de l'Hôtel de Ville
	Petits jeux Paul Fort
	Promenade
	Rigole du Manet, Espace vert Satie

Commune : Plaisir	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	PLU en cours
Déplacements	<p>Pose de 9 bornes de recharge pour les véhicules électriques</p> <p>Évolution du parc automobile vers une flotte verte</p> <p>Acquisition de vélos électrique pour le personnel communal dans le cadre de déplacement courts</p> <p>Réduction de la place de la voiture en ville par des espaces partagés</p> <p>Création de zones de covoiturage</p> <p>Mise en place d'arceaux pour vélos sur différents points de la ville</p>
Aménagement des infrastructures	<p>Extension des zones 30 et création de pistes cyclables partagées (schéma communal de circulation douce approuvé le ... 2019)</p> <p>Réalisation de rénovation sur les bâtiments communaux à la suite des études thermiques en cours.</p> <p>Mise en place du dispositif intracting (Château)</p> <p>Renouvellement progressif des matériels bruyants (souffleurs à feuilles...)</p>
Sensibilisation Communication Concertation	Poursuivre la communication sur internet ainsi que dans l'Essentiel

Commune : Plaisir	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Espace naturel aménagé	5 champs
	Forêt de Sainte-Apolline
	Parc de la Mairie de Plaisir
	Parc du Château de Plaisir
	Création de zones calmes, jardins familiaux supplémentaires dans le cadre de l'étude urbaine centre bourg

Commune : Villepreux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Espace naturel aménagé	Bois
	Chemin de la Cavée
	Chemin des Hauts de Grisy
	Chemin du Hameau du Bois Hervé
	Chemin entre les 2 murs

Commune : Voisins-le-Bretonneux	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Planification urbaine	<p>Encouragement aux modes doux lors de d'aménagements de nouvelles constructions (norme liée au stationnement)</p> <p>Recherche d'une diminution du trafic de transit à proximité des bâtiments sensibles au bruit</p> <p>Développement de l'électrique dans la flotte communale : tricycles et véhicules</p> <p>Réalisation d'urbanisme écran dans la ZAC de la remise en privilégiant l'installation des activités le long de la route, et non de l'habitat.</p>
Aménagement des infrastructures	<p>Diminutions de la vitesse automobile via la création de zones 20 ou 30 (avec ou sans aménagements de voirie) et l'usage de radars pédagogiques</p> <p>Isolation des bâtiments communaux sources de bruit vers l'extérieur afin de garantir le confort du voisinage</p>
Sensibilisation Communication Concertation	<p>Intégration de critères acoustiques dans les cahiers des charges des marchés publics si opportuns</p> <p>Préservation des espaces identifiés comme à protéger avec inscription de mesures de protection au PLU</p> <p>Veille sur le respect des exigences acoustiques réglementaires dans tout nouveau projet de construction – incitation aux constructions HQE</p> <p>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.)</p>
Etudes et suivi	<p>Étude 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).</p> <p>Veille sur les avancées des projets lancés dans les PPBE des gestionnaires d'infrastructures présents sur le territoire.</p> <p>Réalisation de mesures de bruit pour objectiver les niveaux sonores, en fonction des besoins, notamment pour identifier les gains d'actions entreprises (zone 30 avec mesure avant/après), identifications de zones calmes...</p> <p>Suivi des plaintes sur la thématique bruit et accompagnement des administrés dans les démarches auprès des gestionnaires.</p> <p>Veille sur l'évolution de l'aérodrome de Toussus le Noble et son impact sur l'environnement sonore communal.</p>
Procédure réglementaire	<p>Communication aux services de l'Etat des données de trafic sur les voies communales circulées par plus de 5 000 véhicules/jour afin de fiabiliser l'information du classement des voies et protéger ainsi les futures constructions.</p>
Espace naturel aménagé	<p>Bassin de la Sourderie</p> <p>Bois de la Garenne, Coulée Verte</p> <p>Bois du Mérantais</p> <p>Domaine du Parc de la Croix-du-Bois</p> <p>Parc Fleuré</p>

Mesures proposées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

SQY		
Domaine d'action	Intitulé	Description des actions
Déplacements	<p>Thèmes du PLD :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rendre les transports en commun plus attractifs - Favoriser les modes actifs - Agir sur la circulation automobile - Mettre en place une politique de stationnement à l'échelle intercommunale - Organiser les flux de marchandises - Communiquer, informer et former efficacement l'ensemble des publics 	<p>Actions du PLD :</p> <p>Améliorer l'offre en transports collectifs Aménager les pôles d'échanges multimodaux Réorganiser le réseau de bus Poursuivre les projets de sites préférentiels et lignes dédiées Adapter la ville aux transports collectifs Se doter d'outils performants Poursuivre la politique de sécurité dans les transports Rendre les transports en commun accessibles Rendre la voirie cyclable Encourager la pratique du vélo Promouvoir la marche Développer le stationnement des vélos Améliorer la sécurité routière Hiérarchiser le réseau viaire Développer les modes alternatifs Améliorer l'accessibilité au réseau magistral Lutter contre le bruit et les nuisances Améliorer les franchissements de la RN10 et des voies ferrées Rendre la voirie accessible Réglementer le stationnement automobile dans les PLU Réaliser un plan intercommunal de stationnement Inciter au report modal vers les transports collectifs Développer le stationnement des vélos Favoriser le développement des modes alternatifs Assurer le remplissage des parkings à tout moment Développer une offre pour le stationnement des véhicules de livraison Veiller à la bonne pratique du stationnement Optimiser les conditions de livraison Développer le site logistique de Trappes-Elancourt Développer la logistique urbaine Développer une offre pour le stationnement du transport de marchandises Communiquer autour du PLD Améliorer l'information disponible pour les TC Encourager la pratique des modes actifs Agir sur la sécurité routière Promouvoir les bonnes pratiques de stationnement Impliquer les entreprises Rendre accessible l'information pour tous</p> <p>Projets d'aménagement routiers déjà prévus :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Carrefour de la Malmedonne (enfouissement de la RN10 avec réalisation d'un nouveau franchissement de la RD13), à Coignières, Maurepas et La Verrière - Suite du TCSP Trappes La Verrière (autres séquences à venir) - Echangeur RN12/Garenes à Guyancourt

Actions sur les routes

Les actions possibles sont limitées pour réduire la nuisance sonore à la source, car en effet :

- Les habitations sont généralement proches de la route, empêchant la mise en place d'obstacles (murs/écrans) et cette solution n'est souvent pas réaliste : grandes longueurs, problèmes d'accès, ...
- Les vitesses de circulation moyennes sont déjà assez faibles (souvent 50 km/h) et la modification du revêtement routier (agissant sur le bruit de roulement) aurait peu d'incidence sur les émissions sonores du trafic.

Il reste néanmoins des possibilités sur le contrôle des flux de trafics et sur leur nature : notamment vitesses et proportions de poids-lourds ; ainsi les actions envisagées se portent surtout sur **l'organisation des déplacements et l'optimisation des flux**.

Des possibilités de maîtrise des sources sonores pourront le cas échéant être recherchées sur :

- **Optimisation des flux** de trafics (établissement de plans de circulation, PDU), en les orientant par exemple vers des zones moins sensibles.
- **Réduction de vitesses** et créant des zones 30 ; en théorie passer de 50 à 30 km/h permettra de gagner 2 à 3 dB(A) sur les émissions sonores (si les flux restent fluides et non pulsés, à savoir avec des régimes moteur stables).
- Réduction ou interdiction des **poids-lourds** en circulation sur certaines voies.

SQY a également prévu de réaliser des travaux de réfection de chaussée. L'ensemble des voies concernées sont présentées en annexe 7.

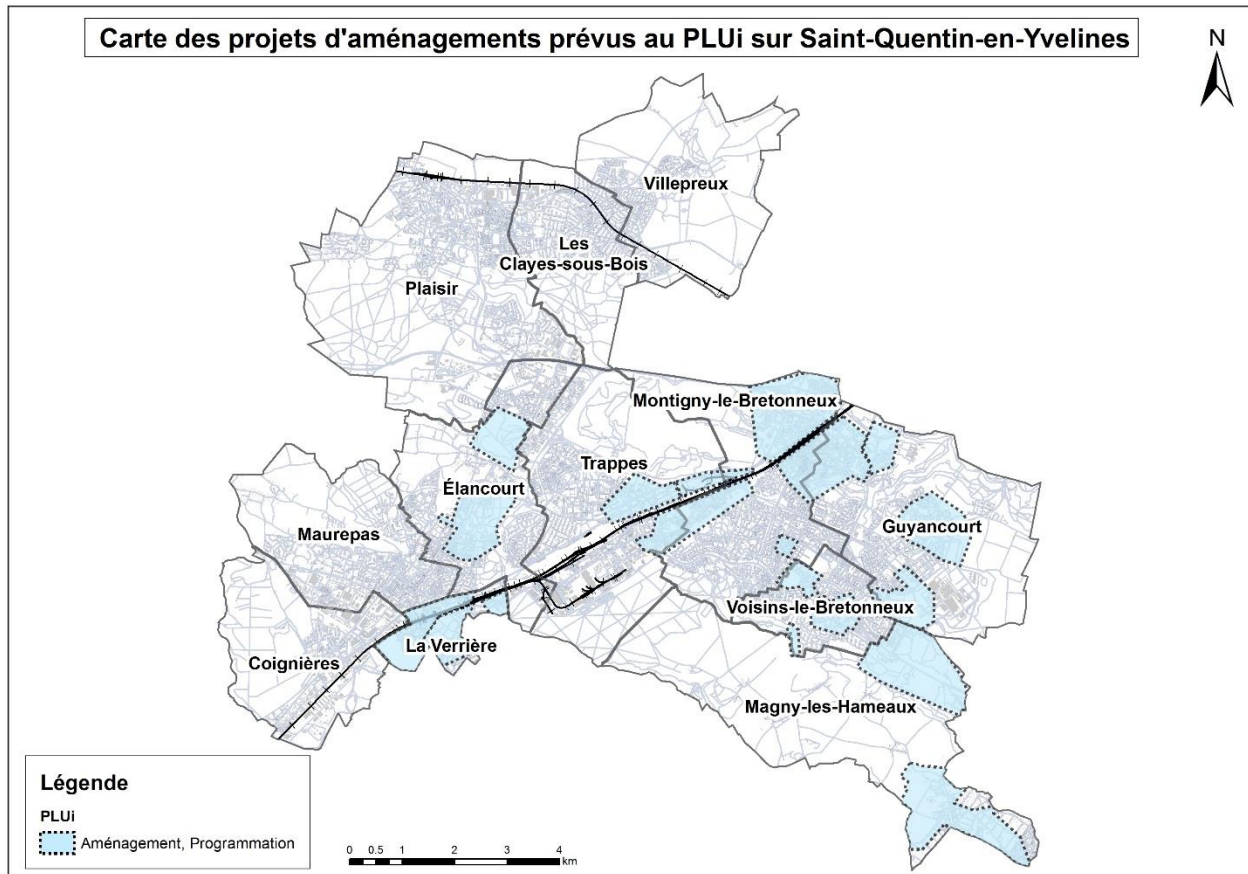
Projets d'aménagements du PLUi

Dans le cadre du PLUi, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines prévoit de participer à la réalisation des aménagements suivants, d'une part en apportant une réduction de nuisances par le développement des transports en commun et celui des circulations douces, d'autre part en assurant le suivi des contraintes acoustiques qui leur seront liées :

Commune	Numéro de projet	Nom du projet
Élancourt	4	Vers un centre élargi
	5	D'une friche à un espace de sports et de loisirs
Guyancourt	1.3	RN12 Garennes
	3.1	Thalès
	3.2	Armstrong-Fédérés-Place des Frères Perret
La Verrière	6	Projet urbain Gare/Bécannes
	7	Village équipements et bois
	8	Bois de l'Étang et articulation avec le village
Magny-les-Hameaux	13	Mérantais
	14	Centre Bourg élargi
Montigny-le-Bretonneux	1.1	Renouvellement ZAC Pas du Lac, renforcer attractivité pour accueillir des activités tertiaires de qualité
	9	Requalification centre Sourderie
Montigny-le-Bretonneux – Guyancourt	1.2	Le Pôle centre urbain : affirmer un pôle majeur à l'échelle de l'Ouest francilien
Trappes	2.1	Revitalisation et réaménagement centre-ville : centre Jaurès intégrant le plateau urbain
Trappes – Montigny-le-Bretonneux	2.2	Terrains Freyssinet élargis
	2.3	Revitaliser la zone de l'Observatoire et du Buisson de la Couldre et le quartier Jean Macé
Voisins-le-Bretonneux	10	La Remise, un éco-quartier paysager
	11	Vers un Cœur de ville authentique, dynamique et accessible
	12	Une entrée de ville paysagée : la mise en valeur du Saut du Loup

Tableau 17 : Liste présentant les projets du PLUi sur le territoire

La carte ci-dessous présente les emplacements des projets d'aménagements.



Carte 27 : Localisation des projets d'aménagement prévus au PLUi sur le territoire

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-En-Yvelines agira également pour l'enfouissement total de la future ligne 18, conformément aux souhaits de la commune de Magny les hameaux et de l'ensemble de communes concernées situées sur le plateau de Saclay (Châteaufort, Villiers le bâcle, ...)

Actions stratégiques et de prévention

Vérification des dépassements de seuil de bruit

Les **dépassements de seuils de bruit** (confirmation ou non) seront vérifiés, par exemple à l'aide de :

- Contrôle des hypothèses de trafics retenues dans la CBS.
- Comptages du trafic.
- Mesures acoustiques in situ.
- Modélisations acoustiques.

Ces actions pourront être complémentaires et permettront de valider de potentielles zones de dépassements de seuils de bruit.

Actions sur les routes – Sollicitation du Département

De nombreuses routes départementales sont responsables des dépassements de seuils de bruit.

Le Conseil Départemental sera donc sollicité pour la vérification des Points Noirs de Bruit (PNB) potentiels et pour l'étude et la résorption éventuelles de ces zones de dépassements de seuils ; notamment vis-à-vis du bruit des routes RD 10, RD 11, RD 12, RD 13, RD 23, RD 30, RD 36, RD 58, RD91, RD 127, RD 161, RD195, RD912 et RD 938.

Actions sur les voies ferrées – Sollicitation de SNCF-Réseau

SNCF-Réseau sera sollicitée pour l'étude des points noirs de bruit ferroviaires (PNBf) et pour la résorption éventuelle de ces PNBf qui seraient confirmés.

Actions sur les aérodromes

Les nuisances provoquées par les aérodromes se situant à proximité de la Communauté d'Agglomération seront surveillées notamment en surveillant l'évolution des PEB de ces aérodromes.

La Communauté d'Agglomération étant représentée au Comité Consultatif de l'Environnement, ses représentants poursuivront leurs efforts en accord avec la ville de Magny les Hameaux pour que les mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place.

Les mesures acoustiques effectuées régulièrement par Bruitparif seront examinées avec soin.

Actions sur les industries potentiellement bruyantes – Sollicitation de la DREAL

Plusieurs entreprises sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines produisent des nuisances sonores pouvant potentiellement gêner les riverains.

La DREAL sera sollicitée afin de mettre en place, si besoin, des études de vérification de niveaux sonores en limite de propriété.

Actions sur l'ensemble des sources de bruit

• Informations des usagers - Suivis

Des informations spécifiques seront produites :

- Information des conducteurs (radars pédagogiques ; verbalisation ; etc.).
- Information du public : communication des CBS et PPBE.

Un suivi des nuisances sonores ou nuisances potentielles pourra être réalisé ponctuellement : mise en place de monitoring, études de bruit spécifiques, campagnes de mesures, etc.

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines envisage de réfléchir à la mise en place d'outil de gestion des plaintes sur son territoire.

• Politique de bruit – Réglementations

Des actions globales seront portées par les communes et la Communauté d'Agglomération vis-à-vis du bruit sur leur territoire :

- Opérations d'urbanisme et OPAH.
- PLU.
- Développement des transports en commun, de l'utilisation du covoiturage, des mobilités actives.
- Encouragement du report modal, de l'utilisation de véhicules moins bruyants (électriques et modes doux notamment), développement des réseaux de pistes cyclables.
- Développement de bornes électriques.
- ...

Cette liste n'est pas exhaustive et la Communauté d'Agglomération pourra éventuellement mettre en place d'autres actions possibles, qui seront mises en valeur lors de la prochaine échéance de PPBE (à +5 ans si la Communauté d'Agglomération le souhaite)

Zones de calme

**Rappel**

Les critères de choix des « zones de calme » sont propres à l'autorité du PPBE, le seul critère d'exposition sonore n'est pas indispensable.
Il peut s'agir de zones que la collectivité souhaite protéger du bruit et/ou préserver comme espace de ressourcement.

Afin d'élaborer une définition commune d'une zone calme, les communes et la Communauté d'Agglomération souhaitent mettre en place un groupe de travail. Ce dernier réunira l'ensemble des acteurs communaux et intercommunaux afin d'aboutir à une définition et une identification des zones calmes avant la prochaine procédure de révision du PPBE.

Les zones présentées ci-dessous ne sont pas figées et sont amenées à être modifiées en fonction des résultats du groupe de travail.

Un premier travail a été fait avec les communes, la Communauté d'Agglomération et le CODESQY en vue d'effectuer un listing exhaustif des espaces naturels aménagés sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La carte, page suivante, présente les résultats de ce premier travail.

Les zones qui sont présentées ont été choisies sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines, parce que:

- Ce sont des espaces verts et parcs publics existants, déjà entretenus et accessibles
- Il s'agit stratégiquement de préserver des zones existantes ou futures en tant que telles.

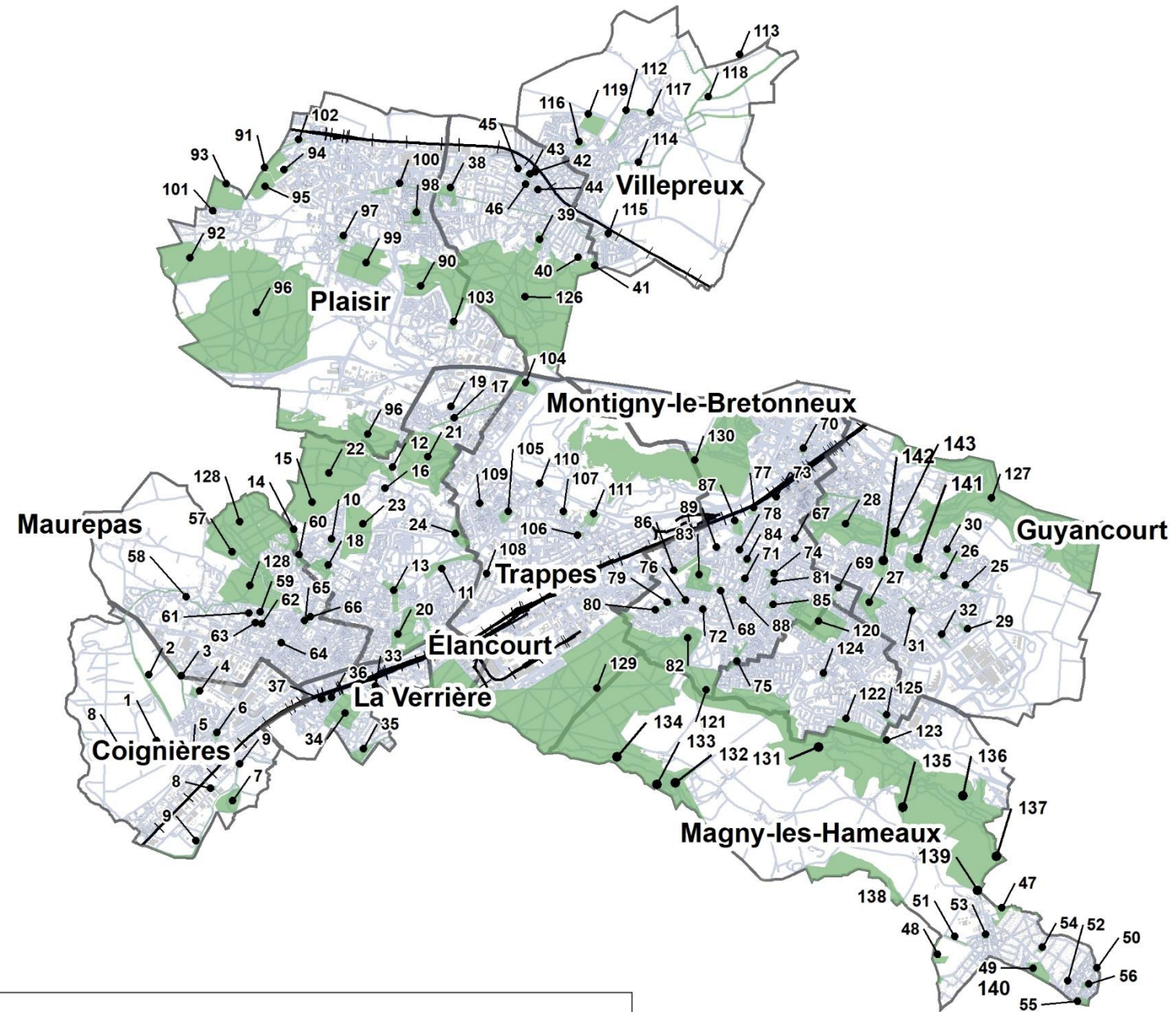
La liste des espaces naturels aménagés recensés est disponible en annexe 8.

Procédure de suivi

Afin d'assurer un suivi du plan d'actions et de produire sur le court, moyen et long terme les données nécessaires aux révisions successives du PPBE, les communes et la Communauté d'Agglomération souhaitent mettre en place un groupe de travail afin d'aboutir à :

- Une organisation de suivi interne
- Une définition de la priorisation des sites de mesures de bruit à effectuer, notamment sur les infrastructures routières
- Un calendrier de mise en œuvre
- La définition des outils et techniques nécessaires et mobilisables

Carte des espaces naturels aménagés pour l'accueil du public sur Saint-Quentin-en-Yvelines



Légende

 Espaces naturels aménagés pour l'accueil du public sur le territoire de la SQY



Carte 28 : Plan indicatif des espaces naturels aménagés repérés grâce au premier travail avec les communes, la Communauté d'Agglomération et avec le CODESQY

Actions et mesures spécifiques aux Grandes Infrastructures routières

Mesures arrêtées au cours des dix dernières années sur les Grandes Infrastructures routières

Les mesures arrêtées au cours des dix dernières années qui concernent les Grandes Infrastructures routières, routes dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an, sur le territoire de la Communauté d'Agglomération sont présentées dans le tableau ci-dessous.

SQY	
Domaine d'action	Intitulé et description de l'action
Aménagement des infrastructures	Requalification de l'avenue du Pas du Lac à Montigny-le-Bretonneux Réalisation d'un mur de renforcement acoustique dans le cadre des travaux de requalification de l'av. du Pas du Lac à Montigny le Bretonneux Aménagements d'intermodalité des espaces publics du « Carré Gare » à Montigny le Bretonneux Doublement du Pont Schuler dans le cadre de la réalisation de la séquence 1 du TCSP Trappes-La Verrière, sur les communes de La Verrière et de Maurepas Réaménagement de l'échangeur RN12/Garenes (état initial de dossier d'étude d'impact) à Guyancourt

D'autres actions ont été menées soit par les communes soit par la Communauté d'Agglomération, notamment réorganisation des déplacements (PLUi ou autres). Elles ont impacté les Grandes Infrastructures routières mais aucun détail n'est disponible actuellement par infrastructures.

SQY a également réalisé des travaux de réfection de chaussée sur ces Grandes Infrastructures routières. Environ 52 km de voirie ont été rénovées pour un montant supérieur à 4.5 millions d'euros. L'ensemble des voies concernées sont présentées en annexe 9.

Mesures programmées pour les cinq prochaines années sur les Grandes Infrastructures routières

Les actions possibles sont limitées pour réduire la nuisance sonore à la source, car en effet :

- Les habitations sont généralement proches de la route, empêchant la mise en place d'obstacles (murs/écrans) et cette solution n'est souvent pas réaliste : grandes longueurs, problèmes d'accès,...
- Les vitesses de circulation moyennes sont déjà assez faibles (souvent 50 km/h) et la modification du revêtement routier (agissant sur le bruit de roulement) aurait peu d'incidence sur les émissions sonores du trafic.

Il reste néanmoins des possibilités sur le contrôle des flux de trafics et sur leur nature : notamment vitesses et proportions de poids-lourds ; ainsi les actions envisagées se portent surtout sur **l'organisation des déplacements et l'optimisation des flux**.

Des possibilités de maîtrise des sources sonores pourront le cas échéant être recherchées sur :

- **Optimisation des flux** de trafics (établissement de plans de circulation, PDU), en les orientant par exemple vers des zones moins sensibles.
- **Réduction de vitesses** et créant des zones 30 ; en théorie passer de 50 à 30 km/h permettra de gagner 2 à 3 dB(A) sur les émissions sonores (si les flux restent fluides et non pulsés, à savoir avec des régimes moteur stables).
- Réduction ou interdiction des **poids-lourds** en circulation sur certaines voies.

SQY a également prévu de réaliser des travaux de réfection de chaussée sur deux voies considérées comme étant des Grandes Infrastructures.

Année	Commune	Voie	Section	Nature
2020 / 2021	GUYANCOURT	MOZART et BEETHOVEN (av)	En totalité	Trottoirs pour les deux av et chaussée uniquement sur Mozart, création zone 30 sur Mozart

PROCESSUS DE VALIDATION

Procédures de réalisation et mise à disposition des documents

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est autorité compétente en matière de plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) et de Cartes de Bruit Stratégiques (CBS), et répond à ses obligations réglementaires dans la cadre de la directive européenne 2002/49/CE.

Le PPBE de la Communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines constitue le volet opérationnel du programme de lutte contre les nuisances sonores suite à la publication des Cartes de Bruit Stratégiques ; il répond à des obligations réglementaires, mais avant tout, il permet à la Communauté d'Agglomération d'assurer une politique de suivi sur le thème du bruit pour l'amélioration de l'environnement sonore sur son territoire.

Mise à disposition du public

Un avis d'information a été diffusé pour la mise à disposition du projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement. Un affichage de délibération portant organisation de ladite mise à disposition, au siège de la Communauté d'agglomération et dans les mairies des douze communes membres de Saint-Quentin-en-Yvelines pendant toute la durée de la consultation du public a été mis en place.

Cette période de mise à disposition a eu lieu du lundi 02 Novembre 2020 au lundi 04 février 2021 et le public pouvait ainsi prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur un registre ouvert à cet effet.

Le projet du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement et la note de présentation était consultable en version électronique sur le lien <https://www.saint-quentin-en-yvelines.fr/fr/nos-actions/s-engager-pour-l-environnement/plan-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement> mais aussi en version papier à l'accueil au siège de la Communauté d'Agglomération, 1 rue Eugène-Hénaff à Trappes, aux jours et horaires d'ouverture habituels. Un poste informatique était également disponible aux mêmes dates au siège de la Communauté d'Agglomération afin de consulter le projet de PPBE

A noter que les observations recueillies lors de la consultation ne remettent pas en question le projet de PPBE.

Rappel de certaines limites de la démarche

Les précisions suivantes sont apportées vis-à-vis d'incertitudes dans le projet de PPBE et de la cartographie de bruit stratégique (CBS) associée, ainsi que sur les sources de bruit incriminées par le public :

- Rappelons que la cartographie de bruit stratégique (CBS) donne une représentation normalisée, à 4m de hauteur par rapport au terrain, et que l'indicateur L_{den} n'est pas mesurable directement. Ces cartes visent à caractériser l'exposition au bruit relative des différentes zones du territoire par les différentes sources de bruit principales (de transports notamment), fixant ainsi un diagnostic préliminaire au PPBE.

- Les événements sonores exceptionnels ne sont pas modélisés dans la cartographie de bruit stratégique tels que les klaxons, les sirènes d'urgences... ; signalons par ailleurs qu'ils ne font pas partie de la réglementation de bruit de voisinage.
- Des activités bruyantes récurrentes, professionnelles ou de loisirs, sont contraintes par la réglementation de bruit de voisinage. Cela dit, les auteurs du bruit ne sont pas forcément conscients de la gêne qu'ils provoquent ; notamment les émissions sonores des véhicules à moteur sont réglementées et peuvent être contrôlées par les services de police (municipale ou nationale) ou de la gendarmerie. Par ailleurs les 2-roues et excès de vitesses ne sont pas modélisés dans la Cartes de Bruit Stratégiques.
- La création de ZAC et celle de voies routières nouvelles - ou bien leur transformation – font souvent l'objet d'une étude acoustique spécifique.
- Il est tout à fait possible de relever des niveaux sonores importants aux passages de véhicules ; ce n'est pas ce qui est représenté dans la Cartes de Bruit Stratégiques, il s'agit de niveaux sonores équivalents calculés, soient des moyennes énergétiques utilisées pour les indicateurs L_{den} et L_n .

Observations du public

Les remarques formulées par le public figurent en *Annexe 10* du présent document avec les réponses formulées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Une synthèse des retours du public figure dans le tableau ci-dessous, par commune concernée, avec les observations et réponses de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

78 observations ont été faites lors de la consultation du public du projet de PPBE. Les observations ont été classées par type de nuisances :

	Bruit aérien	Bruit routier	Bruit industriel	Bruit ferroviaire
Nombre d'observations	15	63	2	8
Pourcentage	19%	81%	3%	10%

Il est à noter que certaines observations font mention de plusieurs sources de bruit (bruit routier et aérien par exemple).

RESUME NON TECHNIQUE DU PLAN

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) fait suite à l'établissement de la Cartographie du Bruit Stratégique (CBS), conformément à la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement et aux textes d'applications dans le droit français (décret n°20 06-361 du 24 mars 2006 et arrêté du 4 avril 2006).

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, en tant qu'autorité compétente, réalise son Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE), qui a pour but de définir une approche permettant d'éviter, de prévenir ou de réduire les nuisances de l'exposition au bruit dans l'environnement.

Réglementairement la procédure concerne les douze communes du territoire de la Communauté d'Agglomération.

Après avoir précisé quelques notions essentielles liées au bruit et rappelé les principales réglementations françaises et européennes, ce document propose :

- un bilan des actions déjà menées sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines en faveur de la réduction ou de la prévention contre le bruit ;
- une synthèse des principaux résultats des cartes de bruit ;
- les actions qui seront mises en œuvre par la Communauté d'Agglomération et les communes dans les cinq prochaines années.

L'objectif de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines est de mener des actions globales pour la prévention et la réduction du bruit routier, notamment à travers :

- des actions à la source sur les flux de circulation routière ;
- des actions stratégiques et de prévention ;
- des actions de préservation de zones de calme.

Les actions à la source sur les routes concernent avant tout le contrôle des résultats de la Cartes de Bruit Stratégiques (via des comptages de trafics et/ou des mesures acoustiques) afin de valider les dépassements de seuils de bruit inventoriés ; ces actions pourront se faire ensuite sur l'étude et l'optimisation des flux, l'entretien des chaussées, la baisse de vitesses lorsque c'est souhaitable, etc.

Les projets d'aménagements d'infrastructures dans lesquels la Communauté d'Agglomération est impliquée seront suivis de manière à encourager le développement des transports publics et celui des modes doux/actifs.

Les projets de construction seront étudiés par les services d'Urbanisme de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et des communes, en lien avec les maîtres d'ouvrage dans le but d'améliorer le confort acoustique des futurs habitants.

Les actions stratégiques et de prévention concernent l'information et la sensibilisation des habitants ; elles concernent également la sollicitation des gestionnaires d'infrastructures bruyantes en vue de la réduction des nuisances sonores, notamment SNCF-Réseau, l'Etat et le Conseil Départemental.

Des actions plus spécifiques viseront à encourager l'utilisation de véhicules électriques, au développement de bornes de recharge de véhicules électriques, de parkings relais, etc.

Un travail sur les zones dites de calme a été initié par les communes. Une première liste recensant les espaces naturels aménagés sur le territoire de Saint-Quentin-en-Yvelines a été créée.

Durant les cinq années à venir, une attention particulière sera portée par la Communauté d'Agglomération à la définition commune d'une zone calme pour les douze communes.

L'échéance de réalisation de ces actions est de 5 ans, c'est-à-dire pour la durée du PPBE et jusqu'à sa révision ; cette révision éventuelle sera l'occasion d'ajuster et de compléter le plan de prévention.

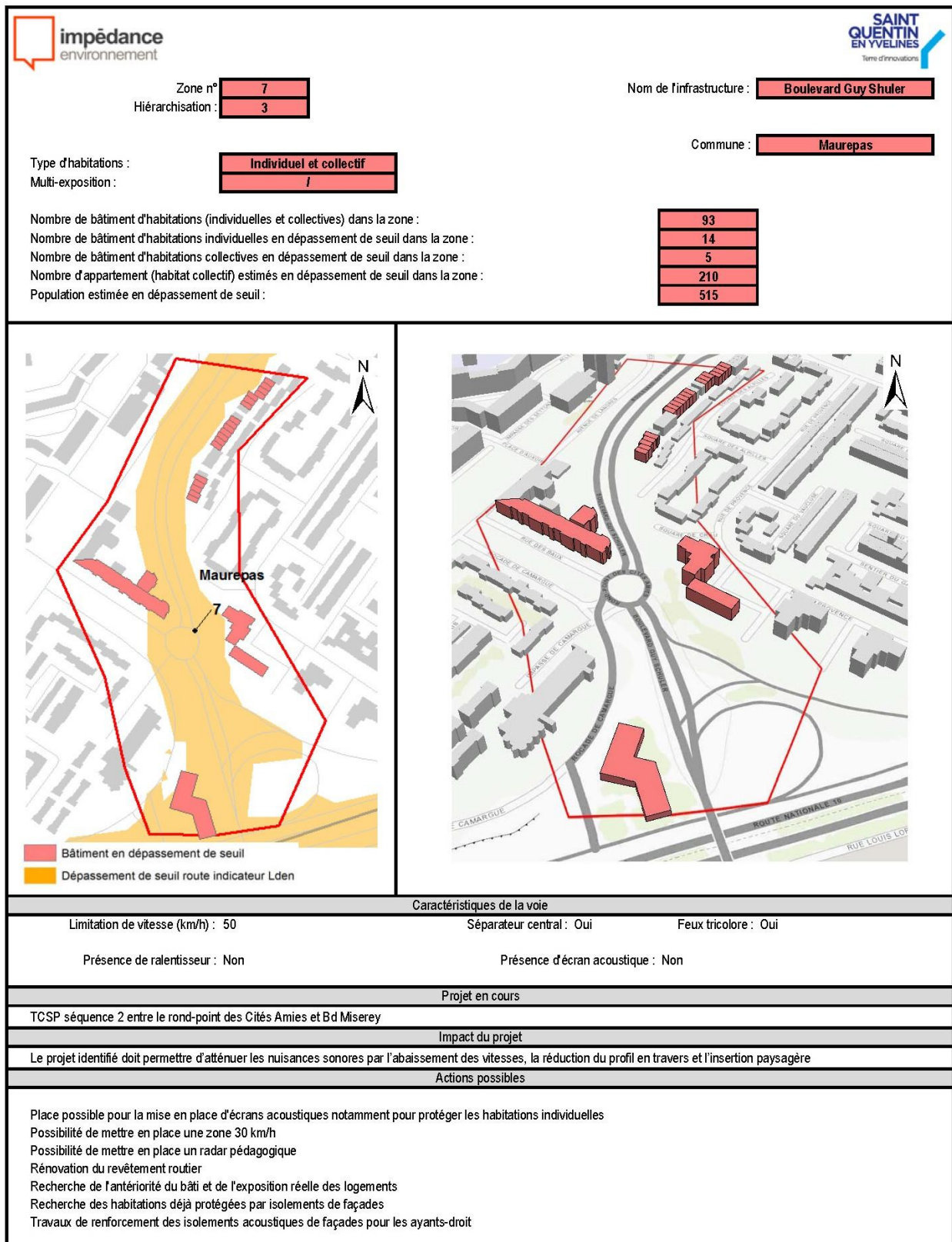
ANNEXES

Annexe 1 : Lexique sommaire des abréviations

CBS	:	Cartographie de bruit stratégique
CD	:	Conseil Départemental
CEREMA	:	Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement
dB	:	décibel (unité logarithmique de niveau de pression sonore)
dB(A)	:	décibel pondéré A (unité normalisée en acoustique de l'environnement)
CODESQY	:	COMité de DEveloppement de Saint-Quentin-en-Yvelines
DDT	:	Direction départementale des territoires
$D_{nT,A,tr}$:	Isolement acoustique de façade contre les bruits extérieurs
DUP	:	Déclaration d'Utilité Publique
FAM	:	Foyer d'Accueil Médicalisé pour adultes handicapés
GI	:	Grandes Infrastructures
$L_{Aeq}(22h-6h)$:	Niveau sonore équivalent sur la période nocturne 22h-6h
$L_{Aeq}(6h-22h)$:	Niveau sonore équivalent sur la période diurne 6h-22h
L_d ou L_{day}	:	Indice sonore européen du jour (période 6h-18h en France)
L_{den}	:	Indice sonore européen sur 24h « jour-soir-nuit »
L_e ou $L_{evening}$:	Indice sonore européen du soir (période 18h-22h en France)
L_n ou L_{night}	:	Indice sonore européen nocturne (période 22h-6h en France)
OPAH	:	Opération Programmée d'Amélioration de l'Habitat
PDU	:	Plan de Déplacements Urbains
PL	:	Poids-lourds
PLU	:	Plan local d'urbanisme
PLUi	:	Plan local d'urbanisme intercommunal
PNB	:	Point Noir de Bruit : Il s'agit d'un bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique dont les niveaux sonores en façade dépassent ou risquent de dépasser à terme l'une au moins des valeurs limites
PNBf	:	Point noir de bruit ferroviaire
PPBE	:	Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
PPBEi	:	PPBE intercommunal
PR	:	Point routier (référence kilométrique des RD)
P+R	:	Parc relais automobile
RD	:	Route départementale
SCoT	:	Schéma de Cohérence Territoriale
SETRA	:	Service d'études sur les transports les routes et leurs aménagements (aujourd'hui intégré au CEREMA)
TMJA	:	Trafic moyen journalier annuel, décliné en TMJA(véhicule)
TV	:	Tous véhicules ; en routier, comprenant VL et PL
VL	:	Véhicule léger
VVA	:	Voie Verte d'Agglomération



Annexe 2 : Fiches descriptives par zones à enjeux de compétence communautaire ou communale

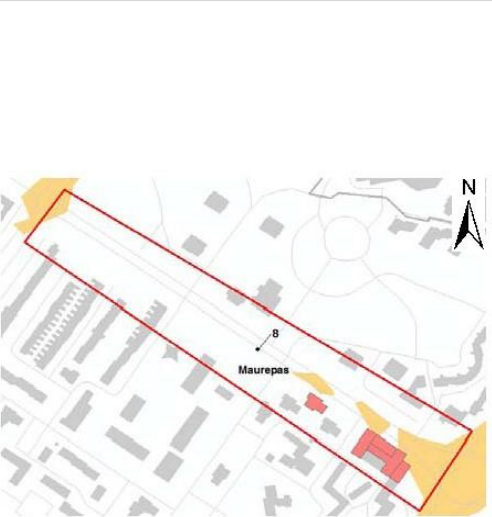

Les fiches suivantes sont des propositions de réalisations techniques à titre indicatif permettant d'envisager des actions de lutte contre le bruit. Elles pourront être étudiées plus finement lors de l'élaboration des futurs projets urbains.



Source : Impédance Ingénierie - 39NT02-EN11272

PPBE CASQY - Septembre 2019

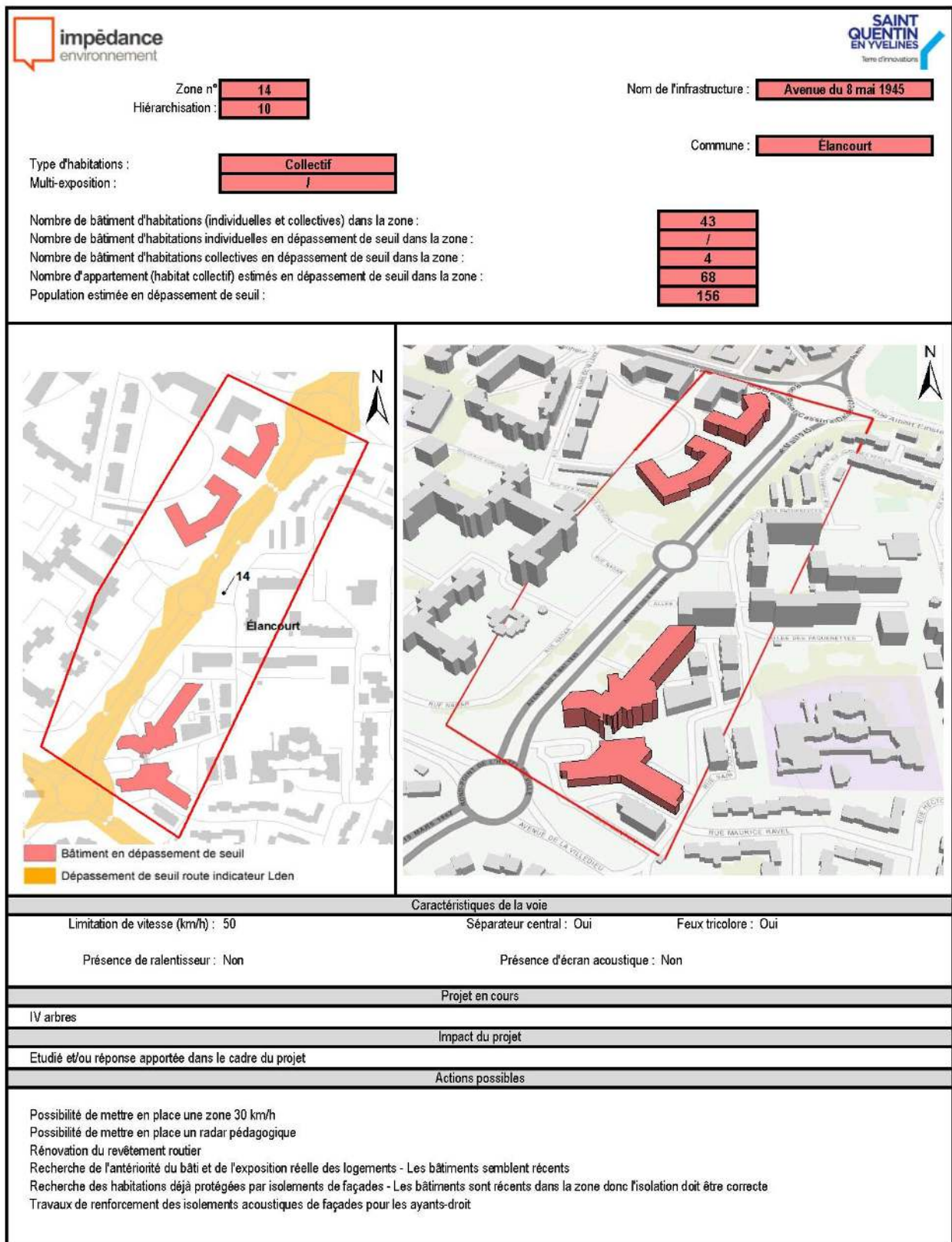
			
Zone n°	8	Nom de l'infrastructure :	Boulevard Michel Miserey
Hiérarchisation :	13	Commune :	Maurepas
Type d'habitations :	Collectif		
Multi-exposition :	1		
Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone :	35		
Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone :	1		
Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone :	5		
Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone :	43		
Population estimée en dépassement de seuil :	99		

 <p> ■ Bâtiment en dépassement de seuil ■ Dépassement de seuil route indicateur Lden </p>	
---	---

Caractéristiques de la voie		
Limitation de vitesse (km/h) : 50	Séparateur central : Oui	Feux tricolore : Oui
Présence de ralentisseur : Non	Présence d'écran acoustique : Non	
Projet en cours		
Requalification du boulevard 2X2 voies actuellement en boulevard urbain 2X1 voie		
Impact du projet		
Etudié et/ou réponse apportée dans le cadre du projet		
Actions possibles		
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements Recherche des habitations déjà protégées par isolements de façades - Bâtiments anciens Travaux de renforcement des isolements acoustiques de façades pour les ayants-droit		




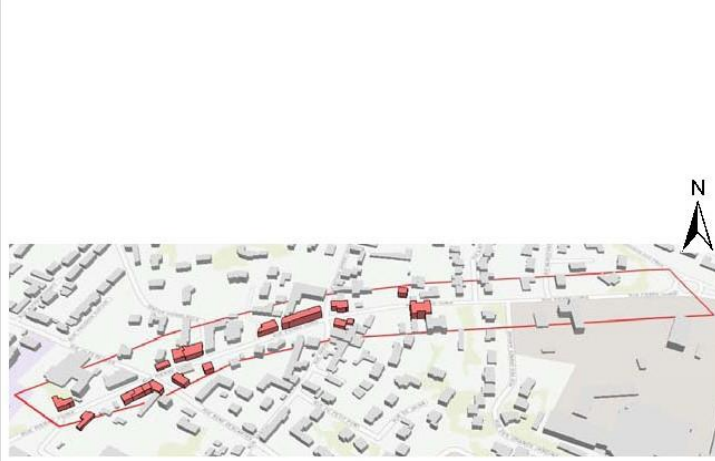
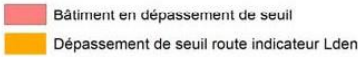
Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

PPBE CAS QY - Juin 2019





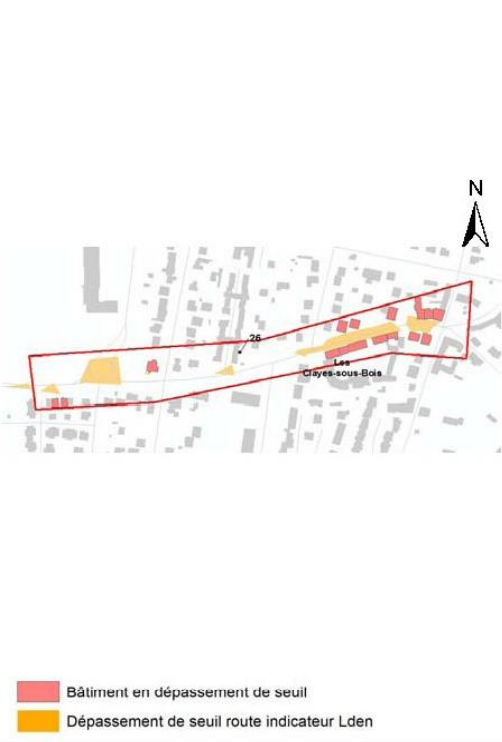

Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

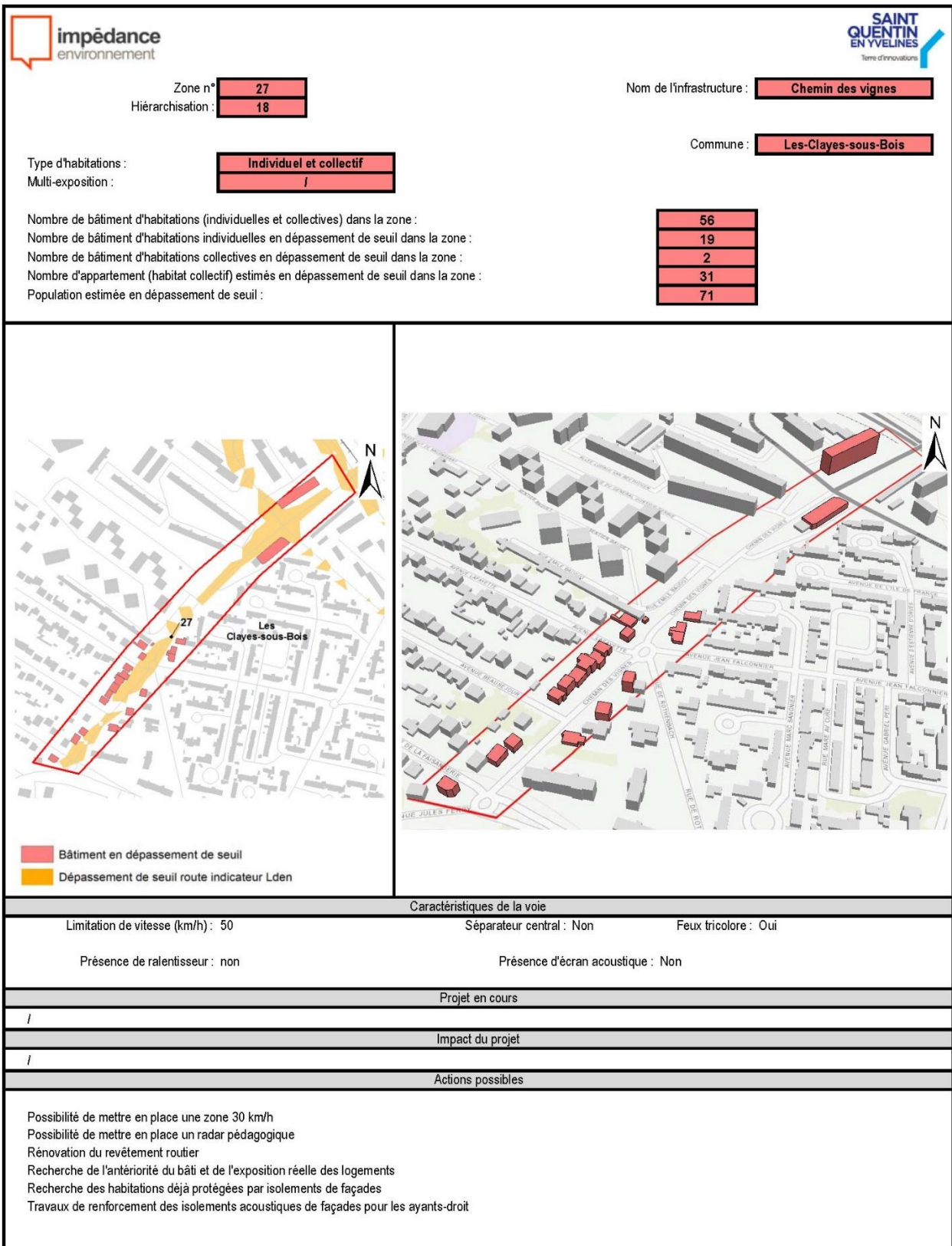
PPBE CASQY - Juin 2019

			
Zone n°	22	Nom de l'infrastructure :	Rue Pierre Curie
Hierarchisation :	20	Commune :	Plaisir
Type d'habitations :	Individuel et collectif		
Multi-exposition :	/		
Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone :	79		
Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone :	18		
Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone :	2		
Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone :	28		
Population estimée en dépassement de seuil :	64		
			
			
Caractéristiques de la voie			
Limitation de vitesse (km/h) : 50		Séparateur central : Non	
Présence d'une zone à 30 km/h		Feux tricolore : Oui	
Présence de ralentisseur : Oui sur la zone à 30 km/h		Présence d'écran acoustique : Non	
Projet en cours			
/			
Impact du projet			
/			
Actions possibles			
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h sur l'ensemble de la zone Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier (chaussée détériorée) Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements Recherche des habitations déjà protégées par isollements de façades Travaux de renforcement des isollements acoustiques de façades pour les ayants-droit			

Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

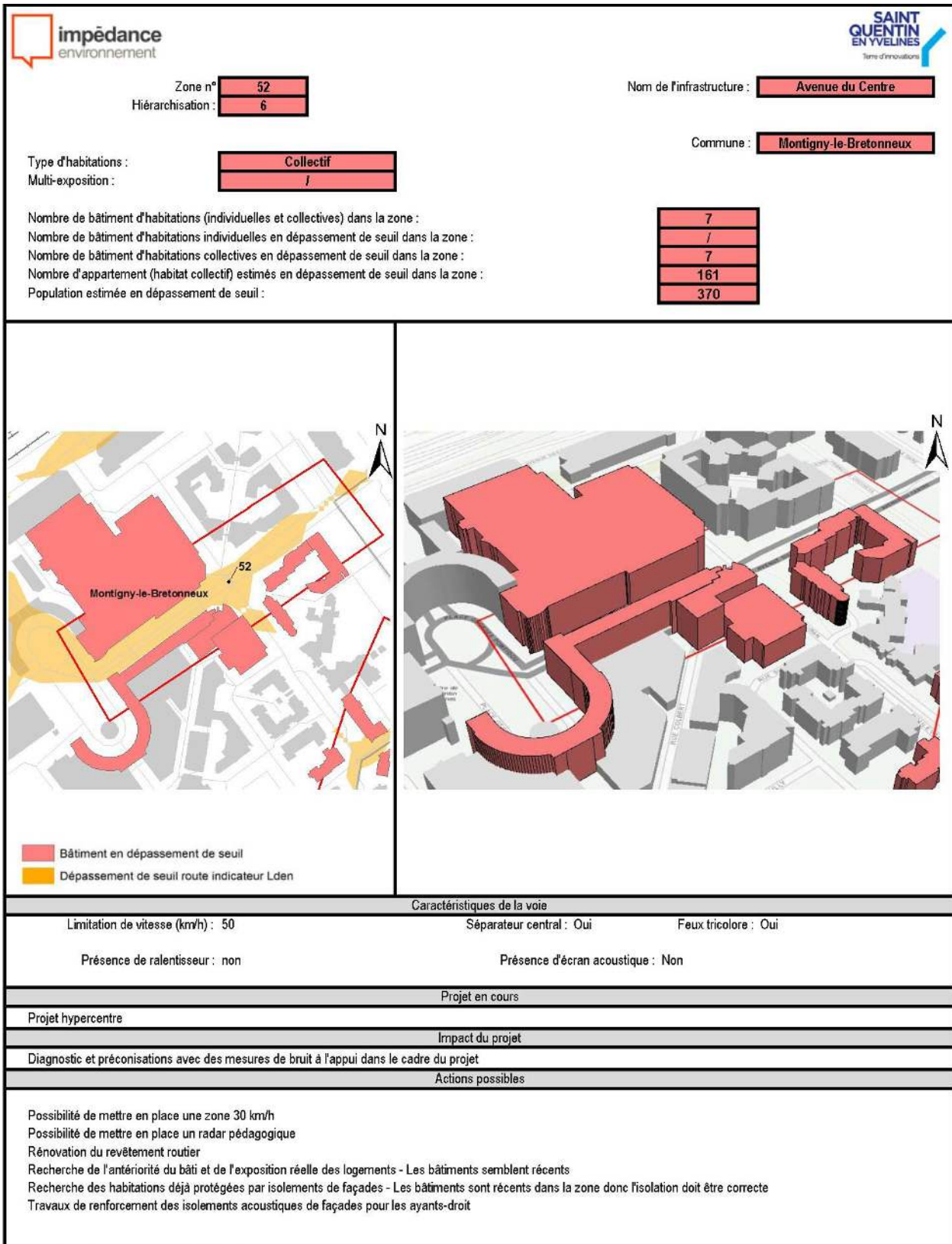
PPBE CAS QY - Juin 2019



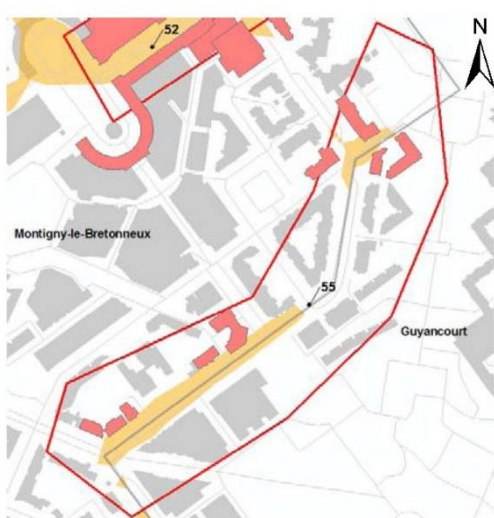

		
Zone n° : 26 Hiérarchisation : 17	Nom de l'infrastructure : Rue Henri Prou	
Type d'habitations : Individuel et collectif Multi-exposition : /	Commune : Les-Clayes-sous-Bois	
Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone : 74 Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone : 15 Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone : 4 Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone : 34 Population estimée en dépassement de seuil : 78		
		
Caractéristiques de la voie		
Limitation de vitesse (km/h) : 50	Séparateur central : Non	Feux tricolore : Oui
Présence de ralentisseur : non	Présence d'écran acoustique : Non	
Projet en cours		
/		
Impact du projet		
/		
Actions possibles		
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier (chaussée détériorée) Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements Recherche des habitations déjà protégées par isollements de façades Travaux de renforcement des isollements acoustiques de façades pour les ayants-droit		



Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272




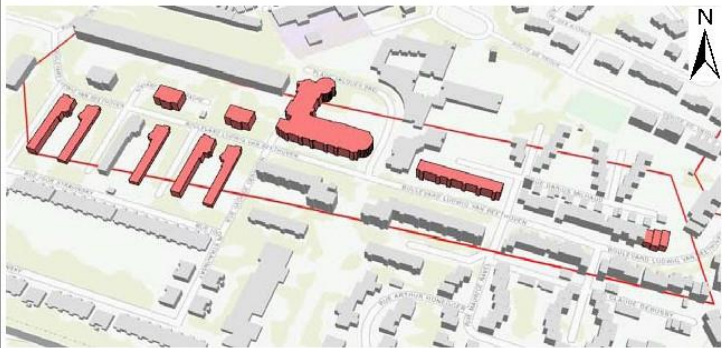
PPBE CASQY - Juin 2019



			
Zone n°	55	Nom de l'infrastructure :	Avenue du Centre
Hiérarchisation :	11	Commune :	Montigny-le-Bretonneux - Guyancourt
Type d'habitations :	Collectif		
Multi-exposition :	I		
Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone :	20		
Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone :	1		
Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone :	8		
Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone :	67		
Population estimée en dépassement de seuil :	154		
			
Bâtiment en dépassement de seuil Dépassement de seuil route indicateur Lden			
Caractéristiques de la voie			
Limitation de vitesse (km/h) : 50 Présence d'une zone à 30 km/h Présence de ralentisseur : Oui sur la zone à 30 km/h		Séparateur central : Non Feux tricolore : Oui Présence d'écran acoustique : Non	
Projet en cours			
Projet hypercentre			
Impact du projet			
Diagnostic et préconisations avec des mesures de bruit à l'appui dans le cadre du projet			
Actions possibles			
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h sur l'ensemble de la zone Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements - Les bâtiments semblent récents Recherche des habitations déjà protégées par isolements de façades - Les bâtiments sont récents dans la zone donc l'isolation doit être correcte Travaux de renforcement des isolements acoustiques de façades pour les ayants-droit			



Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

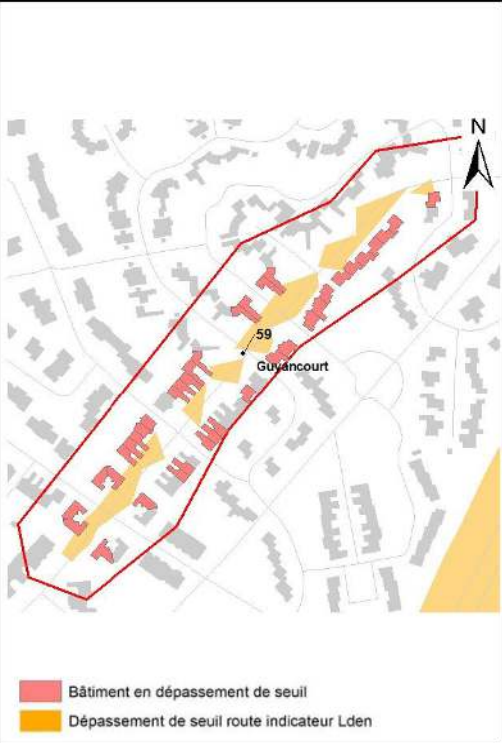

PPBE CASQY - Juin 2019

 <p>Zone n° : 57 Hiérarchisation : 15</p> <p>Type d'habitations : Individuel et collectif Multi-exposition : /</p> <p>Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone : 94 Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone : 12 Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone : 12 Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone : 37 Population estimée en dépassement de seuil : 85</p>	 <p>Nom de l'infrastructure : Boulevard Ludwig Van Beethoven</p> <p>Commune : Guyancourt</p>
 <p>Bâtiment en dépassement de seuil Dépassement de seuil route indicateur Lden</p>	
Caractéristiques de la voie	
Limitation de vitesse (km/h) : 50 Séparateur central : Non Feux tricolore : Oui Présence d'une zone à 30 km/h Présence d'écran acoustique : Non Présence de ralentisseur : Oui sur la zone à 30 km/h	
Projet en cours	
Requalification du boulevard (voir SEVOA)	
Impact du projet	
Le projet doit permettre d'atténuer les nuisances sonores par l'abaissement des vitesses et la reprise du profil en travers	
Actions possibles	
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h sur l'ensemble de la zone Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements - Les bâtiments semblent récents Recherche des habitations déjà protégées par isollements de façades - Les bâtiments sont récents dans la zone donc l'isolation doit être correcte Travaux de renforcement des isollements acoustiques de façades pour les ayants-droit	

Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

PPBE CAS QY - Juin 2019

			
Zone n°	59	Nom de l'infrastructure :	Boulevard Mozart
Hierarchisation :	14	Commune :	Guyancourt
Type d'habitations :	Individuel		
Multi-exposition :	J		
Nombre de bâtiment d'habitations (individuelles et collectives) dans la zone :	98		
Nombre de bâtiment d'habitations individuelles en dépassement de seuil dans la zone :	39		
Nombre de bâtiment d'habitations collectives en dépassement de seuil dans la zone :	/		
Nombre d'appartement (habitat collectif) estimés en dépassement de seuil dans la zone :	/		
Population estimée en dépassement de seuil :	90		

	
<p> ■ Bâtiment en dépassement de seuil ■ Dépassement de seuil route indicateur Lden </p>	

Caractéristiques de la voie		
Limitation de vitesse (km/h) : 50	Séparateur central : Non	Feux tricolore : Oui
Présence d'une zone à 30 km/h	Présence d'écran acoustique : Non	
Présence de ralentisseur : Oui sur la zone à 30 km/h		
Projet en cours		
Requalification de la voie en Zone 30 (voir SEVOA)		
Impact du projet		
Le projet doit permettre d'atténuer les nuisances sonores par l'abaissement des vitesses et la reprise du profil en travers		
Actions possibles		
Possibilité de mettre en place une zone 30 km/h sur l'ensemble de la zone Possibilité de mettre en place un radar pédagogique Rénovation du revêtement routier Recherche de l'antériorité du bâti et de l'exposition réelle des logements - Certaines maisons semblent anciennes Recherche des habitations déjà protégées par isolements de façades Travaux de renforcement des isolements acoustiques de façades pour les ayants-droit		

Source : Impédance Ingénierie - 39NT01-EN11272

PPBE CASQY - Juin 2019

Annexe 3 : Relevés de trafics routiers sur les routes qui ont été repérées comme grandes infrastructures par l'Etat (trafic supérieur à 8 200 véhicules par jour)

Afin de vérifier si les routes repérées comme grandes infrastructures par l'Etat (trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an soit 8 200 véhicules par jour), des relevés de trafic ont été effectués par la Communauté d'Agglomération.

Le tableau suivant présente les résultats.

Nom de la voie	Nom de la commune	Gestionnaire	Vérification DM	Vérif trafic sens 1	Vérif trafic sens 2	Total 2 sens	Année	Poste	Remarque
R DU MESNIL SAINT-DENIS	Coignières	SQY	ok	4288	4871	9159	2016		
AV DE LA GARE	Coignières	SQY	ok	3641	4946	8587	2016		
AV JEAN PIERRE TIMBAUD	Élancourt	SQY	ok	3142	2761	5903	2012	755	
BVD DU 19 MARS 1962	Élancourt	SQY	ok	8383	6991	15374	2015		
AV GEORGES POLITZER	Élancourt	SQY	ASZATE			16894	2014		
BD ANDRE MALRAUX	Élancourt	SQY	Oui sur partie hors RD	5337	5710	11047	2014	572	
BD BERNARD GREGORY	Élancourt	SQY	RD58			14332	2015		
AV DU 8 MAI 1945	Élancourt	SQY	ok	7366	8156	15522	2015		
BD DU RHIN	Élancourt	SQY	ok mais Maurepas			10707	2016		
AV DE LA VILLEDIEU	Élancourt	SQY	ok			14174	2014		
AV DE L'EUROPE	Guyancourt	SQY	ok	8486	7666	16152	2018		
R AMBROISE CROIZAT	Guyancourt	SQY	ok	4571	3510	8081	2018	790	
R DES GRAVIERS	Guyancourt	SQY	ok			15294	2017		
R LE CORBUSIER	Guyancourt	SQY	ok	1552	1420	2972	2015	1108	
AV DES GARENNES	Guyancourt	SQY	ok			38416	2013		
AV EUGENE FREYSSINET	Guyancourt	SQY	ok	3228	3389	6617	2013	696	
BD D'ALEMBERT	Guyancourt	SQY	ok			7827	2017	835	
BRETELLE DES SANGLIERS	Guyancourt	SQY	Lesquelles ? Certaines RD127			14980	2017		
AV DU CENTRE	Guyancourt	SQY	ok	6840	7030	13870	2018		
BD BEETHOVEN	Guyancourt	SQY	ok			5654	2017	554	
BD WOLFGANG AMADEUS MOZART	Guyancourt	SQY	ok			1003	2018	931	
AV GUY SCHULER	La Verrière	SQY	ok			16214	2016		
R HENRI PROU	Les Clayes-sous-Bois	SQY	SQY et Commune			8179	2016	1296	
CHE DES VIGNES	Les Clayes-sous-Bois	SQY	ok			5955	2016	1301	
R JULES MASSENET	Les Clayes-sous-Bois	Les Clayes-sous-Bois	Commune			0			pas de comptages dispos

Nom de la voie	Nom de la commune	Gestionnaire	Vérification DM	Vérif trafic sens 1	Vérif trafic sens 2	Total 2 sens	Année	Poste	Remarque
AV JULES FERRY	Les Clayes-sous-Bois	SQY	Commune			5966	2016	1303	
R JACQUES DUCLOS	Les Clayes-sous-Bois	SQY	ok			2456	2016	1307	
RTE DE VERSAILLES	Magny-Les-Hameaux	SQY	RD938			9617	2015		
AV DE L'EUROPE	Magny-Les-Hameaux	SQY	ok	4690	4531	9221	2018		
BD GUY SCHULER	Maurepas	SQY	ok			16318	2016		
BD DE LA LOIRE	Maurepas	SQY	ok	10542	6151	16693	2016		
BD MICHEL MISEREY	Maurepas	SQY	ok			11371	2015		
BD RENE RESSEJAC DUPARC	Maurepas	SQY	ok			>8 200			
BD DU RHIN	Maurepas	SQY	ok			>8 200			
AV DE LA VILLEDIEU	Maurepas	SQY	ok	3 376	2 140	5 516	2017	1420	
AV DES GARENNES	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
AV NICOLAS ABOUT	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
BD BEETHOVEN	Montigny-le-Bretonneux	SQY	Guyancourt ? SQY			0			voir rue Beethoven Guyancourt
BD D'ALEMBERT	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok	4 022	4 103	8 125	2017	1395	
AV DE L'EUROPE	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
AV DU CENTRE	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
AV DES PRES	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
R JEAN PIERRE TIMBAUD	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok	5 625	6 781	12 406	2015	511	
AV DU PAS DU LAC	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok	6 779	9 225	16 004	2015	778	
AV DU GENERAL LECLERC	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok			>8 200			
BD VAUBAN	Montigny-le-Bretonneux	SQY	ok	3 553	3 946	7 499	2015	670	
R GERARD DORISE	Montigny-le-Bretonneux	SQY	Georges Dorise ? Commune			0			Pas de comptage
AV DU 19 MARS 1962	Plaisir	SQY	?	3 533	3 830	7 363	2018	1254	
BD LEON BLUM	Plaisir	SQY	ok	4 022	2 820	6 842	2016	1282	
R PIERRE CURIE	Plaisir	SQY	ok	2 549	1 864	4 413	2016	1333	
AV DU PRESOIR	Plaisir	SQY	ok	355	4 551	4 906	2016	1238	Tx en cours RD30
AV DU GENERAL DE GAULLE	Plaisir	SQY	ok	4 110	4 962	9 072	2016	1290	
AV ROGER HENNEQUIN	Trappes	SQY	ok	6 507	5 821	12 328	2014	777	
AV GEORGES POLITZER	Trappes	ASZATE	ASZATE	3 668	3 115	6 783	2017	650	
AV DES PRES	Trappes	SQY	ok	6 689	6 916	13 605	2015	1037	

Nom de la voie	Nom de la commune	Gestionnaire	Vérification DM	Vérif trafic sens 1	Vérif trafic sens 2	Total 2 sens	Année	Poste	Remarque
AV SALVADOR ALLENDE	Trappes	SQY	ok	2 808	2 904	5 712	2018	516	
AV DE LA VILLEDIEU	Trappes	SQY	ok	5 337	5 710	11 047	2014	572	
R GASTON MONMOUSSEAU	Trappes	SQY	ok	4 699	4 510	9 209	2017	663	
AV JEAN PIERRE TIMBAUD	Trappes	SQY	ok	2 553	2 712	5 265	2015	1015	
R PAUL LANGEVIN	Trappes	SQY	ok	5 378	4 231	9 609	2015	1025	
R PAUL VERLAINE	Trappes	SQY	ok			<5 000			
AV JOSEPH KESSEL	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	6 178	5 942	12 120	2018	846	
AV DES GARENNES	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	10 771	9 267	20 038	2018	619	
RTE DE GUYANCOURT	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	8 244	8 566	16 810	2018	681	
R HELENE BOUCHER	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	4 054	3 897	7 951	2013	654	
R DES TILLEULS	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	3 726	5 117	8 843	2018	632	
R AUX FLEURS	Voisins-le-Bretonneux	SQY	ok	3 552	3 293	6 845	2018	954	

Annexe 4 : Extrait du rapport de mesures acoustiques réalisées dans le cadre du PPBE sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

B PRINCIPE ET METHODOLOGIE

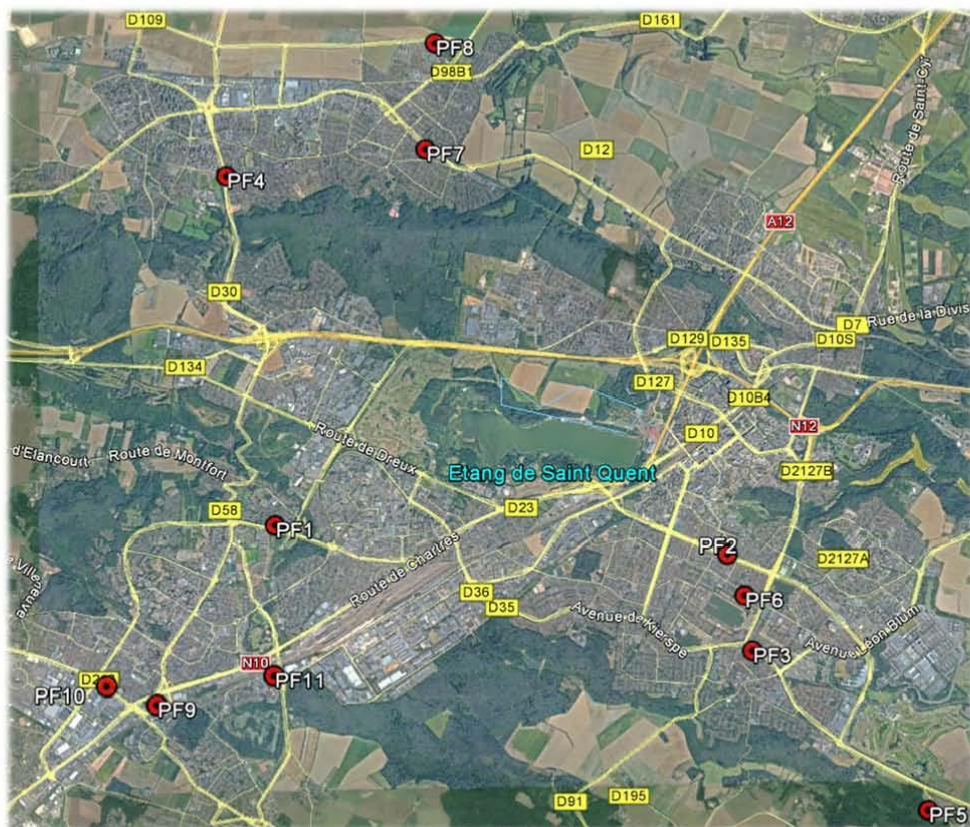
B.1 Emplacements de mesurages acoustiques

En concertation avec les communes et la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 11 sites de mesures acoustiques ont été retenus.

Ces emplacements, répartis sur 9 communes, sont repérés sur la vue aérienne ci-dessous.

Les Points Fixes (PF) de mesures acoustiques d'une durée de 24 heures ont été placés à 2 m en avant de la façade des habitations, à l'exception des PF 9 et 11 installés en toiture de logements collectifs.

Le tableau page suivante présente les adresses des habitations, les sources de bruits auxquelles elles sont exposées, ainsi que les dates des mesures.



Localisation des emplacements de mesurages acoustiques

Point Fixe	Commune	Adresse	Date	Exposition au bruit
PF 1	Elancourt	6 Rue des Tourterelles	13-14/05/2019	Route
PF 2	Guyancourt	51 Rue Igor Stravinsky	13-14/05/2019	Route
PF 3	Voisins-Le-Bretonneux	28 Rue Serpentine	13-14/05/2019	Route
PF 4	Plaisir	181 Avenue des Bauges	14-15/05/2019	Route
PF 5	Magny-Les-Hameaux	27 Chemin des Oiseaux	20-21/05/2019	Aérien, activité, route
PF 6	Voisins-Le-Bretonneux	76 Avenue Joseph Kessel	14-15/05/2019	Route
PF 7	Les-Clayes-sous-Bois	12 Avenue des Acacias	20-21/05/2019	Route, fer
PF 8	Villepreux	4 Allée du Hameau de la Reine	22-23/05/2019	Route
PF 9	La Verrière	Résidence Universitaire, Passage de l'Agiot	18-19/04/2019	Route, fer
PF 10	Maurepas	18 résidence le Béguinage des Glycines	18-19/04/2019	Route
PF 11	La Verrière	Résidence du Bois de l'étang (bâtiment D)	19-20/04/2019	Route, fer

Liste des Points Fixes (PF) de mesurages acoustiques

B.2 Conditions météorologiques

Les conditions météorologiques (vitesse et direction du vent, température, couverture nuageuse, précipitations) ont été recueillies auprès des services Météo France pour la station de Trappes (78).

Les conditions météorologiques sont susceptibles d'influer sur les résultats de mesures acoustiques de deux manières :

- par perturbation du mesurage, en particulier par action sur le microphone, quand la vitesse du vent est supérieure à 5 m/s ou en cas de pluie marquée
- dans le cas de sources de bruit éloignées, le niveau de pression acoustique mesuré est fonction des conditions de propagation liées à la météorologie. Cette influence est d'autant plus importante que l'on s'éloigne de la source

L'état météorologique susceptible d'influer la propagation a été renseigné par l'intermédiaire du codage UITI décrit dans la norme NF S 31-010. Une fiche détaillée pour chaque point de mesure est présentée en *Annexe 1*. Globalement, les conditions relevées étaient les suivantes :

- absence de précipitation
- vent moyen à faible

Les conditions météorologiques relevées n'étaient pas de nature à perturber les mesurages acoustiques.

B.3 Trafic observé

Le trafic routier constitue la source de bruit principale sur la majorité des emplacements de mesures. Des comptages manuels avec distinction VL/PL ont été effectués sur une durée de 15 à 20 minutes en simultané des mesurages acoustiques.

Au niveau du PF 5 (Magny-les-Hameaux), les décollages d'avions depuis les pistes de Toussus-le-Noble constituent la source de bruit principale. Ceux-ci ont été identifiés un par un sur la totalité de l'enregistrement acoustique d'une durée de 24h.

Le tableau ci-dessous présente les données de trafic collectées par IMPEDANCE INGENIERIE au cours de la campagne de mesures acoustiques.

Emplacement	Source principale	Période observée	Comptage
PF 1	Route <i>RD23</i>	14/05 17h30-17h50	2385 VL/h, 24 PL/h
PF 2	Route <i>Avenue de l'Europe</i>	14/05 14h50-15h10	624 VL/h, 24 PL/h
PF 3	Route <i>RD36</i>	14/05 18h45-19h05	2046 VL/h, 27 PL/h
PF 4	Route <i>RD30</i>	14/05 16h40-17h00	3285 VL/h, 51 PL/h
PF 5	Aérien <i>Toussus-le-Noble</i>	20/05 12h - 21/05 12h	6h-22h : 173 décollages 22h-6h : 4 décollages
PF 6	Route <i>Avenue Joseph Kessel</i>	20/05 11h45-12h05	360 VL/h, 3 PL/h
PF 7	Route <i>RD11</i>	21/05 16h15-16h35	819 VL/h, 6 PL/h
PF 8	Route <i>RD98</i>	22/05 12h00-12h20	924 VL/h, 39 PL/h
PF 9	Route <i>RN10</i>	19/04 17h00-17h15	4920 VL/h, 100 PL/h
PF 10	Route <i>RD213</i>	19/04 18h30-18h45	852 VL/h, 12 PL/h
PF 11	Route <i>RN10, RD58</i>	---	---

Trafic observé au cours des mesurages acoustiques

B.4 Instrumentation

Les chaînes métrologiques d'acquisition et de dépouillement sont de type intégrateur, conformes à la classe 1 (norme NF EN 61672). La liste des appareillages utilisés est répertoriée ci-dessous :

Description	Type	N° de série
Microphone 1/2" Classe 1 <i>Brüel & Kjaer</i>	4189	2866268, 2866276, 2866628, 2920235, 3147986
Unité de mesures tout-temps <i>Brüel & Kjaer</i>	UA-1404	/
Sonomètre analyseur Classe 1 <i>Brüel & Kjaer</i>	2250 G4	3003655, 3003486, 3003649, 3007219, 3044936
Calibreur acoustique (94dB à 1kHz) <i>Brüel & Kjaer</i>	4231	3003655, 3011734

Dépouillement et analyses :

- Logiciel de post-traitement des données Brüel & Kjaer type Evaluator 7820 v.4.16.8 ;
- Feuilles de calculs Excel® développées en interne.

C RESULTATS DES MESURES ACOUSTIQUES

C.1 Niveaux de bruit toutes sources confondues

Le tableau suivant synthétise les niveaux globaux en dB(A) relevés sur les périodes réglementaires jour-soir-nuit et sur la demi-heure la plus bruyante. La période jour 6h-22h est donnée à titre informatif. L'indicateur L_{den} est également présenté.

Les bruits parasites non représentatifs d'une situation acoustique habituelle ont été exclus de l'analyse. Seul le PF 11 est concerné, des rafales de vent d'une durée totale inférieure à 30 minutes ont été observées au cours de la nuit.

L'ensemble des résultats de mesures sont présentées en *Annexe 2*.

Point Fixe	L_{Aeq} jour 6h-18h	L_{Aeq} soir 18h-22h	L_{Aeq} jour 6-22h	L_{Aeq} nuit 22h-6h	L_{Aeq} 1/2h la plus bruyante	L_{den}
PF 1	52.3	51.4	52.1	45.2	55.3 6h20-6h50	51.3
PF 2	58.0	58.2	58.0	50.0	61.1 19h30-20h00	57.0
PF 3	50.4	49.8	50.3	41.8	54.9 8h20-8h50	48.9
PF 4	59.6	58.1	59.3	52.5	61.5 8h00-8h30	58.4
PF 5	58.8	55.3	58.1	46.2	63.2 15h20-15h50	55.4
PF 6	59.5	58.4	59.3	49.9	62.4 8h30-9h00	57.6
PF 7	71.1	71.5	71.2	63.1	73.3 18h50-19h20	70.2
PF 8	55.1	53.2	54.7	47.3	61.3 8h50-9h20	53.5
PF 9	64.9	63.4	64.5	59.5	68.0 8h40-9h10	67.5
PF 10	56.6	56.4	56.6	50.8	60.0 17h50-18h20	56.4
PF 11	61.6	62.6	61.8	57.6	65.7 19h40-20h10	65.6

Synthèse des niveaux en dB(A) toutes sources confondues

Après analyse de l'indicateur L_{den} au regard des valeurs de dépassements de seuils, seuls les niveaux mesurés au PF 7 dépassent la valeur limite réglementaire du bruit routier (68 dB(A) pour l'indicateur L_{den}). Les niveaux mesurés au PF 9 sont légèrement en dessous de la valeur limite.

C.2 Niveaux de bruit des sources particulières

A l'exception du PF 5, le bruit généré par le trafic routier masque les autres sources de bruit (ferroviaire, aérien, industriel...) sur tous les emplacements de mesure. Le niveau toutes sources confondues peut donc y être considéré comme équivalent au bruit particulier d'origine routière.

Au niveau du PF 5, une séparation des sources de bruit a permis de déterminer les bruits particuliers suivants :

- avions décollant de l'aérodrome de Toussus-le-Noble
- autocars en stationnement, moteur allumé (société Cars Jouquin)

Le tableau suivant présente les niveaux en dB(A) relevés au PF 5 sur les périodes réglementaires.

Source de bruit	L _{Aeq} jour 6h-18h	L _{Aeq} soir 18h-22h	L _{Aeq} jour 6-22h	L _{Aeq} nuit 22h-6h	L _{den}
Toutes sources confondues	58.8	55.3	58.2	46.2	55.4
Décollages Toussus-le-Noble	57.2	54.0	56.6	31.3	53
Autocars en stationnement	46.7	38.8	45.7	44.6	47.9

Niveaux en dB(A) relevés au PF 5, contribution sonore des sources de bruit principales

On constate que les décollages d'avions sont la principale source de bruit en période diurne. En période nocturne, les autocars en stationnement sont la principale source de bruit.

Après analyse de l'indicateur L_{den} au regard des valeurs de dépassements de seuils, les niveaux mesurés au PF 5 sont légèrement en dessous de la valeur limite réglementaire du bruit aérien (55 dB(A) pour l'indicateur L_{den}).

D COMPARATION AVEC LES RESULTATS DE LA CARTOGRAPHIE

Afin de comparer les résultats de la cartographie avec les mesures acoustiques, le tableau ci-dessous présente les résultats des mesures ainsi que les résultats de la cartographie aux mêmes emplacements.

Point Fixe	L _{den}	Résultats cartographie (dB(A))	Ecart (dB(A))
PF 1	51.3	60-65	>5
PF 2	57.0	65-70	>8
PF 3	48.9	65-70	>16
PF 4	58.4	65-70	>6
PF 5	55.4	55-60	équivalent
PF 6	57.6	60-65	>2
PF 7	70.2	> 75	>5
PF 8	53.5	55-60	>2
PF 9	67.5	70-75	>2
PF 10	56.4	65-70	>9
PF 11	65.6	70-75	>5

Comparaison des niveaux en dB(A) mesurés et des résultats de la cartographie de bruit stratégique

Le tableau ci-dessus indique que les résultats de la cartographie sont surestimés par rapport aux mesures acoustiques sur le terrain, excepté au PF 5 où les niveaux sonores mesurés sont similaires aux résultats de la cartographie.

E CONCLUSION

Dans le cadre de la réalisation de son Plan de Prévention de Bruit dans l'Environnement, la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a souhaité réaliser des mesures acoustiques auprès de certaines sources de bruit de son territoire.

En concertation avec les communes et la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines, 11 sites de mesures acoustiques ont été retenus.

4 des 11 sites retenus présentent plusieurs sources de bruit :

- PF 5 : bruit routier, industriel et aérien
- PF 7 : bruit routier et ferroviaire
- PF 9 : bruit routier et ferroviaire
- PF 11 : bruit routier et ferroviaire

A l'exception du PF 5, le bruit généré par le trafic routier masque les autres sources de bruit (ferroviaire, aérien, industriel...) sur tous les emplacements de mesure. Le niveau toutes sources confondues peut donc y être considéré comme équivalent au bruit particulier d'origine routière.

L'analyse des résultats montre que seule la mesure effectuée au 12 Avenue des Acacias sur la commune des Clayes-sous-Bois (PF 7) indique que les niveaux sonores mesurés pour l'indicateur L_{den} dépassent la valeur de seuil réglementaire.

Celle effectuée à la Résidence Universitaire, Passage de l'Agiot sur la commune de La Verrière indique que les niveaux sonores mesurés pour l'indicateur L_{den} sont légèrement en dessous de la valeur limite de seuil réglementaires.

Les niveaux sonores calculés lors de la cartographie stratégique de bruit sont surestimés par rapport aux niveaux sonores qui ont été mesurés lors de cette campagne de mesures acoustiques.

Annexe 5 : Liste des voies routières de compétence communautaire où une réfection de chaussée a eu lieu dans les 10 années précédentes

La réfection de chaussée des voies routières de compétence communautaire a eu lieu sur plusieurs communes. Afin de repérer les différentes communes, un code couleur a été utilisé :

Commune
COIGNIERES
ELANCOURT
GUYANCOURT
LA VERRIERE
LES CLAYES-SOUS-BOIS
MAGNY
MAUREPAS
MONTIGNY
PLAISIR
TRAPPES
VILLEPREUX
VOISINS

Commune	Voie	Section	Période des travaux		Nature des travaux	Entreprise	montant marché travaux enrobés	linéaire
			Année	Mois				ml
ELANCOURT	Grégory (bld)	bld Malraux - rd pt Cassina de Pecchi	2009	AOUT	4 cm BBM 0/10 classe 3	EUROVIA(WATELET)	46 195.00 €	488
ELANCOURT	Malraux (Bld)	du rond-point gandouget (exclu) au rond-point de Laubach (exclu)	2009	SEPT	8 cm EME + 2,5 BBTM 0/6	APPIA	412 859.00 €	1505
GUYANCOURT	Copernic et Galilée (za de l'europe)	en totalité	2009	SEPT	2,5cm BBTM 0/6 classe 2	SCREG	42 200.00 €	312
LA VERRIERE	Lormand (rue Louis)	en totalité	2009	JUILLET	4cm BBM 0/10 classe 3 + 6 cm BBME classe 3 sur 985 ml	EUROVIA(WATELET)	383 175.00 €	985
MAGNY	Bute aux Chênes (route de la)	en totalité	2009	JUILLET	4 cm BBM 0/10 classe 3	EUROVIA(WATELET)	95 589.00 €	1650
MAGNY	Gordini (ZA)	en totalité	2009	AOUT	6 cm BBSG 0/10	SACER	41 225.00 €	248
MONTIGNY	Prés (avenue des)	Route de Trappes - rue des Blés d'Or	2009	AOUT	8 cm BBME 0/14 classe 3 + 8 cm BBME 0/14 ponctuellement	EUROVIA(WATELET)	745 017.00 €	3480
TRAPPES	Galilée (rue)	en totalité	2009	AOUT	13 cm EME 0/20+2,5 cm BBTM 0/6	EUROVIA(WATELET)	66 349.00 €	180
TRAPPES	Macé (rue Jean)	en totalité	2009	AOUT	13 cm EME 0/20+2,5 cm BBTM 0/6	EUROVIA(WATELET)	66 349.00 €	180
ELANCOURT	Coudriette	en totalité	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 (tiède)	COLAS	113 031.00 €	879
ELANCOURT	Cézanne (rue Paul)	en totalité	2010	AOUT	5 cm BBSG 0/10 classe 3	COLAS	192 327.00 €	569
ELANCOURT	Dix neuf mars 1962	en totalité	2010	AOUT	4 cm BBM 0/10 classe 3	COLAS	59 728.00 €	504
ELANCOURT	Gay-lussac (avenue)	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	COLAS	78 225.00 €	711
ELANCOURT	Delattre de Tassigny	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	COLAS	78 225.00 €	711
ELANCOURT	Kieffer (rond-point)	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	COLAS	29 000.00 €	228
ELANCOURT	Maréchal Leclerc (rond-point)	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	COLAS	29 000.00 €	228
ELANCOURT	Résistance (rond-point)	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	COLAS	29 000.00 €	228
GUYANCOURT	Barbusse (rue Henri)	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	67 361.00 €	215
GUYANCOURT	Chênes (Boulevard des)	de la route de st cyr au carrefour avec l'avenue du centre	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	139 227.00 €	1017
GUYANCOURT	Garenes (bretelle montante des sangliers) sens voisins	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	68 036.00 €	245
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens voisins : de N12 à Delouvrier et bretelles	2010	AOUT	3 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	90 955.00 €	1381
GUYANCOURT	Monet (rue Claude)	rue Braque - rue Paul Cézanne	2010	JUILLET	BBM 0/10 classe 3	EUROVIA	47 154.00 €	211
GUYANCOURT	Moulin (rue Jean)	en totalité	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	58 360.00 €	148
GUYANCOURT	Timbaud (Rue Jean-Pierre)	place Cheramy- rue Jean Moulin	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	58 360.00 €	148
MAGNY	Aubé	en totalité	2010	JUILLET	6 cm BBME 0/10 classe 3	EUROVIA	79 148.00 €	606
MAGNY	Milon (route de)	partie à travers champs	2010	JUILLET	10 cm GB 0/14 classe 3 4cm BBM 0/10 classe 3	COLAS	91 562.00 €	357
TRAPPES	Lagrange (rue Léo)	de allende jusque edouard white	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	79 723.00 €	544
TRAPPES	République (rue de la)	du 19 mars 62/jusqu'au niveau du virage à droite	2010	AOUT	7 cm BBSG	SEGEX	86 462.00 €	330
VOISINS	Guyancourt (route de)	en totalité	2010	AOUT	4cm BBM 0/10 tiède	EUROVIA	98 873.00 €	1149
VOISINS	Tilleuls (rue des)	en totalité	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	80 408.00 €	349
ELANCOURT	Gräfenhainichen (rond-point) et Petite Villedieu (Avenue de la)	en totalité	2011	JUIN	6 cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	EUROVIA	96 311.00 €	529
ELANCOURT	Malraux (Bld)	les deux sens dans la section commençant au niveau de la D23 jusque l'ouvrage d'art (exclu) surplombant la voie R12	2011	JUILLET	5cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	EUROVIA	111 856.00 €	571
GUYANCOURT	Croizat (rue Ambroise)	95 ml devant la mairie à partir de la place de l'église	2011	AOUT	5 cm BBSG 0/10	TERE	39 655.00 €	100
GUYANCOURT	Europe (Av de l')	de la place du conseil de l'Europe à la place de VILLARROY dans un seul sens, celui de la direction vers MAGNY-LES-HX	2011	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	72 152.00 €	316
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens N12 : du début jusque Delouvrier	2011	JUILLET	2,5 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	102 148.00 €	1400
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens voisins : de Delouvrier jusque fin	2011	JUILLET	2,5 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	87 981.00 €	1171
LA VERRIERE	Chemin Vert (Avenue du)	en totalité reprise trottoirs	2011	SEPTEMBRE	12 cm EME classe 2 + 6 cm BBSG 0/10 classe 3	WATELET	756 070.71 €	850
LA VERRIERE	Schuller (Av Guy)	de l'ouvrage compris jusque l'entrée de la gare	2011	AOUT	8 cm EME 0/14 5 cm BBME 0/10	EUROVIA	177 154.00 €	629
MONTIGNY	About (Bld Nicolas)	de source de la bièvre à vauban, les deux sens	2011	AOUT	6 cm BBSG classe 3	EUROVIA	91 593.00 €	733
MONTIGNY	tunnel TCSP	stations denton et sully	2011	AOUT	6 cm BBSG classe 3	EUROVIA	50 440.00 €	168
TRAPPES	Langevin (rue Paul)	de moulin à costes	2011	OCTOBRE	5 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	55 731.00 €	145
TRAPPES	Langevin (rue Paul)	de costes à del lago	2011	AOUT	7 EME 0/14+7 EME 0/14+2,5 BBTM classe 2	EUROVIA	118 656.00 €	264

Commune	Voie	Section	Période des travaux		Nature des travaux	Entreprise	montant marché travaux enrobés	linéaire
			Année	Mois				ml
VOISINS	Guyancourt (route de)	carrefour route de guyancourt/sens vers rd36	2012	JUILLET	passage de 2 à 3voies	WATELET	118 107.63 €	150
VOISINS	Pyramide (avenue de la)	carrefour avec la rd 36/ sens vers rd 36	2012	AOUT	redistribution des voies, reprise trottoir	WATELET	47 295.59 €	60
VOISINS	Port royal (rue de)	aménagement d'une zone 30 du rd point du saut du loup à la rue aux fleurs	2012	SEPTEMBRE	redistribution des voies, reprise trottoir	WATELET	45 958.99 €	500
TRAPPES	giratoire Diderot/R12	intersection de la voie R12 et de l'avenue Diderot	2012	OCTOBRE	création d'un giratoire	EUROVIA	600 000.00 €	200
TRAPPES	Semard (rue Pierre)	de Jaurès jusque debut de Gare	2013	AOUT	5cm BBSG 0/10 classe 3	COLAS	29 107.17 €	126
MONTIGNY	Source de la Bièvre (Avenue)	de About au giratoire	2013	AOUT	5 cm BBSG classe 3	COLAS	71 166.10 €	215
MONTIGNY	Près (Avenue des)	de giratoire des Blès d'Or jusque allée de la source de la Bièvre	2013	JUILLET	5 cm BBSG classe 3	COLAS	99 406.61 €	638
MONTIGNY	Giratoire Source de la Bièvre et Près	en totalité	2013	AOUT	6 cm BBME classe 3	COLAS	25 000.00 €	73
MONTIGNY	Kessel (Avenue)	de About jusque Descartes	2013	JUILLET	4cm BBM 0/10 classe 3	COLAS	69 485.63 €	622
ELANCOURT	Hotel de Ville (Giratoire)	en totalité	2013	AOUT	6cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	COLAS	51 827.97 €	236
MONTIGNY	Centre (Avenue du)	de Vauban à Gare	2013	AOUT	6cm BBM 0/10 classe 3 (par trx neufs)	COLAS	50 000.00 €	370
GUYANCOURT	Arnaud d'Andilly (rue)	en totalité	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3	WATELET	63 873.79 €	373
GUYANCOURT	Dampierre (rue de)	de la place Erignac à la place des frères Voisins	2014	JUILLET	4cm BBM 0/10 classe 3 E-04	WATELET	34 795.08 €	353
MONTIGNY	Leclerc (Avenue du général) et Europe (Avenue de l') voie sud	de About jusque Garennes sens vers Guyancourt giratoires Aron/Gide et Alembert/Descartes compris	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	122 468.10 €	1239
GUYANCOURT	Europe (Avenue de l') voie sud	de Descartes jusque Violet-le-Duc sens vers Magny giratoires Garennes et Violet/Le Corbusier compris	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	176 127.40 €	1469
GUYANCOURT	Europe (Avenue de l') voie sud	de Blum jusque place du Général de Gaulle comprise	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	124 743.32 €	923
VOISINS	Mérantaise (rue de la)	de Victor Hugo à Pivoines	2014	AOUT	6cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	36 000.00 €	237
LA VERRIERE	Gare (Avenue de la)	en totalité (sauf zone pavée)	2015	AOUT	6cm BBSG F510-3 classe 3 + 9cm GB F173010 classe 3	WATELET	415 932 €	830
TRAPPES	Zay (rue Jean)	en totalité	2015	AOUT	6cm BBSG F510-3 classe 3 + 9cm GB classe 3	WATELET	154 706 €	480
TRAPPES	De Bort (rue Teisserenc)	en totalité	2015	JUILLET	6cm BBME FB510 classe 3 + 9cm GB F1730Tclasse 3 ou 6cm BBSG classe 3	WATELET	194 090 €	495
TRAPPES	Del lago (rue Castiglione)	en totalité (sauf carrefour)	2015	JUILLET	6cm BBSG F510 3T classe 3 + 8cm GB classe 3	WATELET	124 996 €	410
GUYANCOURT	Europe TCSP	arrêts Monnet et le Corbusier	2015	JUILLET	6cm BBME 0/10 classe 3 rouge et 9cm GB classe 3	WATELET	103 662 €	273
VOISINS	Fleurs (Rue aux)	de Tilleuls à Blaise Pascal	2015	AOUT	6cm BBSG 0/10 classe 3 et BB rouge R10-EB10	WATELET	133 730 €	237
GUYANCOURT	Croizat (rue Ambroise)	de la place du préfet Erignac jusqu'au passage surélevé avant l'église	2016	AOUT	5cm BBSG + 8cm EME	COLAS	92 000.00 €	480
MONTIGNY	Europe (TCSP)	arrêt d'Alembert	2016	JUILLET	6cm BBME 0/10 classe 3 rouge et 9cm GB classe 3	COLAS	49 317 €	140
TRAPPES	Beethoven (rue Ludwig van)	en totalité	2016	JUILLET	6cm BBSG classe 3	COLAS	73 177 €	440
LA VERRIERE	Leclerc (Avenue du Général)	en totalité	2016	JUILLET	6cm classe 3 + 7cm GB classe 3	COLAS	130 000 €	510
VOISINS	Plan de l'Eglise (av du)	en totalité	2016	JUILLET	5cm BBSG classe 3 et 5cm BBSG en couche de liaison entre pyramide et lycée	COLAS	187 138 €	1345
TRAPPES	R12	entre N12 et D912	2016	JUILLET	6cm BBSG classe 3	COLAS	165 899 €	1936
TRAPPES	Hennequin (Avenue Roger)	entre D36 et Denis Papin, giratoire compris	2017	NOVEMBRE	6cm BBME 0/10+10cm EME 0/14 (6cm voie lente)	EUROVIA	297 766 €	6395
GUYANCOURT	Dampierre (rue de)	entre Erignac et Jaurès	2017	OCTOBRE	6cm BBME 0/10 classe 3 rouge et 9cm GB classe 3	EUROVIA	76 669 €	2793
GUYANCOURT	Monnet (rue Jean)	en totalité	2017	AOUT	5 cm GB0/10classe 2 5cm BBSG 0/10 classe 3	WATELET	108 843 €	3595
ELANCOURT	CASSINA DE PECCHI (giratoire de)	en totalité	2017	AOUT	6cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	49 246 €	2265
ELANCOURT	R12	Section D912 à Malraux	2017	AOUT	5cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	186 288 €	16900
GUYANCOURT	ERIGNAC (rond-point)		2017	OCTOBRE	6 cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	14 223 €	810
MONTIGNY	PRES (avenue des)	section route de Trappes- Bosquets	2017	JUILLET	6 cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	44 558.88 €	2731
TRAPPES	MONMOUSSEAU (avenue Gaston)	en totalité	2017	JUILLET	sens aszate: 7 cm BBME 0/10 classe 3+ 10cm EME 0/14 sens Montigny : 6cm BBME 0/10	WATELET	292 592.28 €	12075
VOISINS	PEPINIERES/GRAND PRES (giratoire)	en totalité	2017	JUILLET	BBME + GB	WATELET	14 641.86 €	457
ELANCOURT	VILLEDIEU (Avenue de la)	Section 1 : giratoire hôtel de Ville- giratoire Grafenhainichen	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 10cm GB 0/14 sur bus	EUROVIA	129 698 €	1038
GUYANCOURT	ALEMBERT (Boulevard D')	Section 2 : giratoire Grafenhainichen-giratoire Templiers	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	68 258 €	360

Commune	Voie	Section	Période des travaux		Nature des travaux	Entreprise	montant marché travaux enrobés	linéaire
			Année	Mois				ml
MONTIGNY	FRANCAIX (Place Jean)	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	34 129.00 €	180
GUYANCOURT	FRANCAIX (Place Jean)	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	34 129 €	180
MONTIGNY	ALEMBERT (Boulevard D')	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	68 258.00 €	360
MAGNY	BAUDIN (Rue des écoles Jean)	en totalité	2018	JUILLET	5cm BBSG 0/10 +8 cm GB 0/14 & 5cm BBSG 0/10 section gauvain rd195	EUROVIA	123 544.52 €	650
MAGNY	EUROPE (Avenue de l')	en totalité	2018	SEPTEMBRE	6 cm BBSG 0/10 & purge 12cm GB 0/14	EUROVIA	90 252.28 €	485
MONTIGNY	KESSEL (Avenue Joseph)	entre garennes et Puymorens	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10	EUROVIA	65 847.36 €	564
TRAPPES	ALLENDE (Avenue Salvador)	Carrefour avec jean-pierre Timbaud	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10	EUROVIA	39 248.78 €	171
COIGNIERES	"Cèdre" (rond-point du)	En totalité	2019	JUILLET	OK BBSG 6cm-(7cm)		53 000 €	120
ELANCOURT	Villedieu (avenue de la)	Du giratoire des templiers au boulevard des templiers	2019	AOUT	BBSG 5cm		85 800 €	590
GUYANCOURT	Le Corbusier (rue) & Michelet (rue Jules)	Du mail pierre Teilhard de Chardin à la rue Michelet & de la place des frères voisins à la rue le Corbusier et 40ml coté Europe	2019	JUILLET	BBSG 5-6 CM et purges sur plateau		65 450 €	320
GUYANCOURT-MONTIGNY-VOISINS	"Garennes-Kessel-Guyancourt" (giratoire)	En totalité	2019	JUILLET	OK BBME 6cm-(7cm)		57 500 €	160
LA VERRIERE	Noës (Avenue des)	De rue du petit pont jusqu'à la rue Emile Dureuil (giratoire exclu)	2019	JUILLET	OK BBSG 5cm+reprise sur 17 cm pour 1000m²		194 000 €	480
LES CLAYES	Ferry (avenue Jules)	De l'avenue Jean Jaurès jusqu'au giratoire du chemin des vignes	2019	JUILLET	OK 6cm et 13cm (5+8)		91 000 €	333
MAUREPAS	Levet (rue du Lieutenant Henri) & Villeneuve (rue de)	En totalité	2019	OCTOBRE	OK BBM+POUTRE HAP		21 000 €	320
MONTIGNY	carrefour avenue du Vieil étang / rue Jean-pierre Timbaud	En totalité	2019	SEPTEMBRE	BBSG 6cm et BBSG 6cm +EME 0/14 9cm		47 000€	120
PLAISIR	Blum (boulevard Léon)	Entre la RD11 et le giratoire, niveau rue Henri Barbusse, inclus	2019	BLUM	6cm et 13cm et 21cm et 39cm		148 800 €	350
TRAPPES	Barbusse (rue Henri)	En totalité	2019	JUILLET	OK 6 BBSG+7 EME HAP		125 800 €	275
VOISINS	Boucher (rue Hélène)	En totalité	2019	JUIN	OK 6 à 30cm		239 400 €	520
VOISINS	Lycée (avenue du)	entre l'avenue du plan de l'église et le giratoire Michel Ange	2019	JUILLET	OK BBME/BBSG 6cm		134 300 €	255
VILLEPREUX	Val Joyeux (avenue du)	En totalité	2019	JUILLET	6EME+5BBSG		103 400 €	431

Annexe 6 : Actions prévues dans les 5 années à venir pour les voies ferrées

Rappels sur le bruit ferroviaire et la réglementation

Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

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, le prévoir et 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 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 SNCF Réseau. Sa réduction pourra 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/ETAT du 15/10/2012).

La réglementation française, des volets préventifs efficaces

Depuis la loi bruit du 31 décembre 1992 et ses décrets d'application (codifiés dans les articles L571-9 et R571-44 à R571-52 du Code de l'Environnement), SNCF Réseau est tenu de limiter le bruit le long de ses projets d'aménagement de lignes nouvelles et de lignes existantes. Le risque de nuisance est pris en compte le plus en amont possible (dès le stade des débats publics) et la dimension acoustique fait partie intégrante de la conception des projets (géométrie, mesures de protections, ...).

Cette même réglementation aux articles L571-10 et R571-32 à R571-43 du Code de l'Environnement), impose le classement par le Préfet de certaines voies ferrées au titre des voies bruyantes. Les données de classement sont mises à jour par SNCF Réseau pour tenir compte des évolutions en terme de matériels et de flux.

La résorption des situations critiques sur le réseau existant

Si les deux grands volets préventifs de la loi bruit assurent la stabilisation du nombre de situations critiques, 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. SNCF Réseau, 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 bruit et de bâtir une politique de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire (PNBf).

Les Directions Territoriales de SNCF Réseau ont réalisé un recensement des PNBf potentiels à partir d'un calcul simplifié basé sur le trafic à terme croisé avec un repérage terrain. Ce recensement a permis d'estimer leur nombre à environ 50 000 bâtiments potentiels le long du réseau ferré national, dont 1/3 lié aux circulations des trains de marchandises la nuit.

Le coût de traitement de l'ensemble de ces bâtiments a été évalué à près de 2 milliards d'euros avec les solutions classiques murs anti bruit et protections de façade.

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire de SNCF Réseau se décline à l'échelon national. Il est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter qui croise 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 présentées précédemment, l'enveloppe budgétaire n'étant pas territorialisée.

Les solutions de réduction du bruit ferroviaire

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.

Armement de la voie

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire le type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses. 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, ces deux gains pouvant se cumuler.



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.

Meulage des voies

Quand leur état de surface est dégradé, il est nécessaire de meuler les rails afin de les rendre plus lisses, ce qui diminue le niveau de bruit produit par les circulations. 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. C'est une solution locale dont l'efficacité est limitée dans le temps. Depuis 2017, les marchés de meulage pour la maintenance du rail comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité d'un point de vue acoustique sur les parties du réseau en zone dense.



Train meuleur & rail après meulage

Traitement des ouvrages d'art

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 15 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, ...).

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation.



Absorbeur sur rail & absorbeur sur platelage

Actions sur le matériel roulant

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

Les caractéristiques du matériel roulant sont en constante amélioration, en particulier les organes de freinage, permettant une limitation des niveaux sonores sur l'ensemble du parcours et pas uniquement dans les zones de freinage.

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. Entre les TGV orange de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 dB(A) a été constaté.

La mise en place de semelles de frein en matériau composite, remplaçant les semelles de frein en fonte sur les autres types de matériel roulant permet d'obtenir une baisse de 8 à 10 dB(A) des émissions sonores liées à la circulation de ces matériels. Ces gains ont pu être mesurés lors de la rénovation des matériels sur les lignes C et D du RER en région parisienne. Ce matériel roulant circulant avec d'autres matériels, la baisse globale du niveau sonore a été de 3 à 6 dB(A), profitant à l'ensemble des riverains de ces lignes. La majorité du matériel voyageurs, hors Corail et VB2N (voitures banlieue à 2 niveaux), est désormais équipée de semelles de frein en matériaux composites.

Le déploiement de matériels ferroviaires récents moins bruyants, car respectant des spécifications acoustiques de plus en plus contraignantes, se poursuit avec le Francilien en Île-de-France et les Régiolis et Regio 2N dans plusieurs régions. Les régions (opérateurs qui exploitent les TER) se sont largement lancées dans le renouvellement de leurs parcs.

Pour le matériel fret, la grande majorité des wagons n'a pas encore profité de cette amélioration qui dépend des détenteurs de wagons.

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

Annexe 7 : Liste des voies routières de compétence communautaire où une réfection de chaussée est d'ores et déjà est prévue dans les 5 années à venir

Année	Commune	Voie	Section	Nature
2020 / 2021	GUYANCOURT	MOZART et BEETHOVEN (av)	En totalité	Trottoirs et création zone 30 pour les deux av et chaussée uniquement sur Mozart
2020 / 2021	MAGNY	LEMAISTRE (av)	En totalité	Chaussée, trottoirs

Annexe 8 : Liste des espaces naturels aménagés répertoriés sur le territoire

Numéro de la zone	Commune(s) concernée	Type de la zone	Nom de la zone	Provenance de la proposition	Quelques informations disponibles
1	COIGNIERES	Promenade	Allée des Pommiers	QUESTIONNAIRE	
2	COIGNIERES	Promenade	Chemin Butte aux Chiens	QUESTIONNAIRE	
3	COIGNIERES	Promenade	CV2	QUESTIONNAIRE	
4	COIGNIERES	Espace Loisir	Espace Daudet	QUESTIONNAIRE	
5	COIGNIERES	Jardin	Jardin Le Nôtre	QUESTIONNAIRE	
6	COIGNIERES	Parc	Parc Préverderie	QUESTIONNAIRE	
7	COIGNIERES	Etang	Val Favry	QUESTIONNAIRE	
8	COIGNIERES	Promenade	GR11	QUESTIONNAIRE	
9	COIGNIERES	Promenade	Rigoles du Roi	QUESTIONNAIRE	
10	ELANCOURT	Square	Alphonse de Lamartine	IMPEDANCE	Aire de Jeux
11	ELANCOURT	Bassin	Bassin de la Boissière	QUESTIONNAIRE	
12	ELANCOURT	Bassin	Bassin de la Muette	QUESTIONNAIRE	
13	ELANCOURT	Bois	Bois des Réaux-Sapins Naturels d'Elancourt	QUESTIONNAIRE	
14	ELANCOURT	Bois	Chemin de la Coudriette	QUESTIONNAIRE	
15	ELANCOURT	Bois	Fond de Launay	QUESTIONNAIRE	
16	ELANCOURT	Jardin	Jardin des 5 Sens	IMPEDANCE	
17	ELANCOURT	Promenade	Mail de l'Europe	IMPEDANCE	
18	ELANCOURT	Parc	Parc des Coudrays	QUESTIONNAIRE	
19	ELANCOURT	Square	Square de Berlin	QUESTIONNAIRE	
20	ELANCOURT	Coulée Verte	Villedieu et Réaux	QUESTIONNAIRE	
21	ELANCOURT	Forêt		CODESQY	
22	ELANCOURT	Forêt, quartier		CODESQY	
23	ELANCOURT	Forêt		CODESQY	
24	ELANCOURT	Coulée Verte		IMPEDANCE	
25	GUYANCOURT	Promenade	Allée d'Estienne d'Orves	IMPEDANCE	
26	GUYANCOURT	Promenade	Bassin du Château, Allée Guy Môquet	IMPEDANCE	Panneau explicatif
27	GUYANCOURT	Promenade, Parc	Chemin de la Tour de Feu, Aire de Jeu de l'Etang	IMPEDANCE	Etang, Aire de jeu
28	GUYANCOURT	Bassin, Parc	Etang des Roussières, Parc Labyrinthe	IMPEDANCE	Aire de jeu
29	GUYANCOURT	Jardin	Jardin des Gogottse	IMPEDANCE	
30	GUYANCOURT	Jardins	Jardins Paul et Virginie	IMPEDANCE	Aire de Jeu
31	GUYANCOURT	Promenade	Rigole de Guyancout	IMPEDANCE	
32	GUYANCOURT	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
33	LA VERRIERE	Promenade	Allée du 19 Mars 1962	IMPEDANCE	
34	LA VERRIERE	Parc	Parc du Château	QUESTIONNAIRE	
35	LA VERRIERE	Coulée Verte		IMPEDANCE	Promenade Coulée Verte
36	LA VERRIERE	Parc		IMPEDANCE	
37	LA VERRIERE	Parc		IMPEDANCE	
38	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Promenade, Jardin	Chemin des Eaux	IMPEDANCE	Aire de Jeu, Allée de la Cité Jardin, Parking
39	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Parc public	Parc de Diane	QUESTIONNAIRE	Arbre de Diane
40	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Parc	Place du Val Joyeux	IMPEDANCE	
41	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Coulée Verte		IMPEDANCE	

Numéro de la zone	Commune(s) concernée	Type de la zone	Nom de la zone	Provenance de la proposition	Quelques informations disponibles
42	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Aire de Jeux		IMPEDANCE	Aire de Jeu
43	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Aire de Jeux		IMPEDANCE	Aire de Jeu
44	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Coulée Verte		IMPEDANCE	
45	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Aire de Jeux		IMPEDANCE	Aire de Jeu
46	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Aire de Jeux		IMPEDANCE	Aire de Jeu
47	MAGNY-LES-HAMEAUX	Jardin	Complexe Anquetil	QUESTIONNAIRE	
48	MAGNY-LES-HAMEAUX	Jardin	Jardins familiaux	QUESTIONNAIRE	
49	MAGNY-LES-HAMEAUX	Plaine	Plaine de Chevincourt	QUESTIONNAIRE	
50	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc	Sentier des Bruyères	IMPEDANCE	Aire de Jeu
51	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc	Skatepark de Magny-les-Hameaux	IMPEDANCE	Stade, Aire de Jeu
52	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc		IMPEDANCE	
53	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
54	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
55	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc		IMPEDANCE	Étang, Stade
56	MAGNY-LES-HAMEAUX	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
57	MAUREPAS	Bassin	Bassin de la Courance	QUESTIONNAIRE	
58	MAUREPAS	Promenade	Chemin des Bruyères	IMPEDANCE	Aire de Jeu
59	MAUREPAS	Square	Place de la Rance	IMPEDANCE	Aire de Jeu
60	MAUREPAS	Square	Square de la Moselle	IMPEDANCE	
61	MAUREPAS	Square	Square de Rohan	IMPEDANCE	
62	MAUREPAS	Coulée Verte		IMPEDANCE	
63	MAUREPAS	Coulée Verte		IMPEDANCE	
64	MAUREPAS	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
65	MAUREPAS	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
66	MAUREPAS	Coulée Verte		IMPEDANCE	
67	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Chemin des Tonnelles	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
68	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Le Pré Saint-Martin	QUESTIONNAIRE	
69	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc Alain Chédeville	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
70	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc Erasme	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
71	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc Jeannette et Paul Jean	QUESTIONNAIRE	
72	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc Onix	IMPEDANCE	
73	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Petits Jeux Pasteur	IMPEDANCE	Aire de Jeu, Stade
74	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Petits jeux Paul Fort	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
75	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Promenade	Rigole du Manet, Espace vert Satie	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu, Stade
76	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Square Carnac	IMPEDANCE	Aire de Jeu
77	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Square Charles PEGUY	IMPEDANCE	Aire de Jeu
78	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc		IMPEDANCE	
79	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc		IMPEDANCE	

Numéro de la zone	Commune(s) concernée	Type de la zone	Nom de la zone	Provenance de la proposition	Quelques informations disponibles
80	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
81	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Coulée Verte		IMPEDANCE	
82	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Promenade	Ferme du Manet	QUESTIONNAIRE	Centre équestre, Aire de jeux, Cours d'eau
83	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Promenade	Parc du Château	QUESTIONNAIRE	Parcours sportif
84	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc du Poirier Saint-Martin	QUESTIONNAIRE	Aire de jeux
85	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Promenade	Parvis de l'Hôtel de ville	QUESTIONNAIRE	
86	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Promenade		QUESTIONNAIRE	
87	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Jardins	Jardins familiaux	QUESTIONNAIRE	
88	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Cimetière	Cimetière de Montigny-le-Bretonneux	QUESTIONNAIRE	
89	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Cimetière	Cimetière des IV Pavés	QUESTIONNAIRE	
90	PLAISIR	Parc	Bassin de la Cranne	IMPEDANCE	Ru maldroit
91	PLAISIR	Champs	Champs n°1	QUESTIONNAIRE	
92	PLAISIR	Champs	Champs n°2	QUESTIONNAIRE	
93	PLAISIR	Champs	Champs n°3	QUESTIONNAIRE	
94	PLAISIR	Champs	Champs n°4	QUESTIONNAIRE	
95	PLAISIR	Champs	Champs n°5	QUESTIONNAIRE	
96	PLAISIR	Forêt	Forêt de Sainte-Apolline	QUESTIONNAIRE	Parking - GR
97	PLAISIR	Parc	Parc de la Mairie de Plaisir	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
98	PLAISIR	Parc, Promenade	Parc des 4 Saisons, Allée du Temps Perdu	IMPEDANCE	Aire de jeu
99	PLAISIR	Parc	Parc du Château de Plaisir	QUESTIONNAIRE	Ru maldroit, Ecuries du Château
100	PLAISIR	Promenade	Promenade de l'Aqueduc	IMPEDANCE	
101	PLAISIR	Coulée Verte		IMPEDANCE	Aire de Jeu
102	PLAISIR	Coulée Verte		IMPEDANCE	Ru maldroit
103	PLAISIR	Coulée Verte		IMPEDANCE	Stade
104	TRAPPES	Bassin	Mare de la Tournelle	IMPEDANCE	
105	TRAPPES	Parc	Parc de la Plaine de Neauphle	IMPEDANCE	Parking, Mail de l'Aqueduc
106	TRAPPES	Parc	Parc des Bateleurs	IMPEDANCE	
107	TRAPPES	Parc	Parc du Ceder	IMPEDANCE	Parking, Stade
108	TRAPPES	Square	Place Halloche	IMPEDANCE	Aire Jeu
109	TRAPPES	Square	Square Jean Lurçat	IMPEDANCE	Aire de jeu
110	TRAPPES	Square	Square Louis Pergalo	IMPEDANCE	Aire de jeu, City stade
111	TRAPPES	Parc		IMPEDANCE	Aire de Jeu
112	VILLEPREUX	Promenade	Chemin de la Cavée	QUESTIONNAIRE	
113	VILLEPREUX	Promenade	Chemin des Hauts de Grisy	QUESTIONNAIRE	
114	VILLEPREUX	Promenade	Chemin entre les 2 murs	QUESTIONNAIRE	
115	VILLEPREUX	Parc	Parc Notre Dame	IMPEDANCE	Aire Jeu
116	VILLEPREUX	Coulée Verte		IMPEDANCE	Aire Jeu
117	VILLEPREUX	Parc		IMPEDANCE	

Numéro de la zone	Commune(s) concernée	Type de la zone	Nom de la zone	Provenance de la proposition	Quelques informations disponibles
118	VILLEPREUX	Promenade	Chemin du Hameau du Bois Hervé	QUESTIONNAIRE	
119	VILLEPREUX	Bois		QUESTIONNAIRE	
120	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bassin	Bassin de la Sourderie	QUESTIONNAIRE	Lac de la Sourderie, Aire de jeu, Promenade
121	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bois	Bois de la Garenne, Coulée Verte	QUESTIONNAIRE	Aire de jeu, Stade
122	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bois	Bois du Mérantais	QUESTIONNAIRE	
123	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Parc	Domaine du Parc de la Croix-du-Bois	QUESTIONNAIRE	
124	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Parc	Parc Fleuré	QUESTIONNAIRE	Aire de Jeu
125	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Coulée Verte		IMPEDANCE	
126	PLAISIR, LES CLAYES-SOUS-BOIS	Forêt	Bois d'Arcy, Clayes-sous-Bois	CODESQY	
127	GUYANCOURT	Forêt	Guyancourt	CODESQY	
128	MAUREPAS	Forêt		CODESQY	
129	LA VERRIERE, MAGNY-LES-HAMEAUX, TRAPPES	Forêt	Port-Royal, Trappes et Magny-les-Hameaux	CODESQY	
130	TRAPPES - MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Réserve	Réserve Naturelle Nationale de SQY	CODESQY	Rigole, Etang, Parcours
131	MAGNY-LES-HAMEAUX – VOISINS-LE-BRETONNEUX	Forêt	Couloir vert	QUESTIONNAIRE	
132	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Gîtes à chiroptères de Port-Royal des Champs	QUESTIONNAIRE	
133	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Gîtes à chiroptères de Port-Royal des Champs	QUESTIONNAIRE	
134	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Les fonds tourbeux de Port-Royal des Champs	QUESTIONNAIRE	
135	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Ravins forestiers	QUESTIONNAIRE	
136	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Ravins forestiers	QUESTIONNAIRE	
137	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Vallée de la Mérantaise	QUESTIONNAIRE	
138	MAGNY-LES-HAMEAUX	Forêt	Vallée du Rhodon	QUESTIONNAIRE	
139	MAGNY-LES-HAMEAUX	Bassin et promenade		QUESTIONNAIRE	
140	MAGNY-LES-HAMEAUX	Bassin et promenade	Chemin de la Croix aux Buis	QUESTIONNAIRE	
141	GUYANCOURT	Bois	Bois de la Grille	QUESTIONNAIRE	
142	GUYANCOURT	Bois	Bois de la Garenne	QUESTIONNAIRE	
143	GUYANCOURT	Bois	Paysagement de la Bièvre	QUESTIONNAIRE	

Annexe 9 : Liste des infrastructures routières communales de compétence communautaire dont le trafic routier est supérieur à 3 millions de véhicules par an où une réfection de chaussée a eu lieu dans les 10 années précédentes

La réfection de chaussée des voies routières de compétence communautaire dont le trafic routier est supérieur à 3 millions de véhicules par an a eu lieu sur plusieurs communes. Afin de repérer les différentes communes, un code couleur a été utilisé :

Commune
ELANCOURT
GUYANCOURT
LA VERRIERE
LES CLAYES-SOUS-BOIS
MAGNY
MONTIGNY
PLAISIR
TRAPPES
VOISINS

Commune	Voie	Section	Période des travaux		Nature des travaux	Entreprise	montant marché travaux enrobés	linéaire	Zone à enjeux
			Année	Mois				ml	
MONTIGNY	Près (avenue des)	Route de Trappes - rue des Blés d'Or	2009	AOUT	8 cm BBME 0/14 classe 3 + 8 cm BBME 0/14 ponctuellement	EUROVIA(WATELET)	745 017.00 €	3480	
GUYANCOURT	Garenes (bretelle montante des sangliers) sens voisins	en totalité	2010	AOUT	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	68 036.00 €	245	
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens voisins : de N12 à Delouvrier et bretelles	2010	AOUT	3 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	90 955.00 €	1381	
VOISINS	Guyancourt (route de)	en totalité	2010	AOUT	4cm BBM 0/10 tiède	EUROVIA	98 873.00 €	1149	Zone 31
VOISINS	Tilleuls (rue des)	en totalité	2010	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	80 408.00 €	349	
ELANCOURT	Gräfenhainichen (rond-point) et Petite Villedieu (Avenue de la)	en totalité	2011	JUIN	6 cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	EUROVIA	96 311.00 €	529	
GUYANCOURT	Europe (Av de l')	de la place du conseil de l'Europe à la place de VILLAROY dans un seul sens, celui de la direction vers MAGNY-LES-HX	2011	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	72 152.00 €	316	
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens N12 : du début jusque Delouvrier	2011	JUILLET	2,5 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	102 148.00 €	1400	
GUYANCOURT	Garenes (avenue des)	sens voisins : de Delouvrier jusque fin	2011	JUILLET	2,5 cm BBTM 0/6 classe 2	EUROVIA	87 981.00 €	1171	Zone 39
LA VERRIERE	Schuller (Av Guy)	de l'ouvrage compris jusque l'entrée de la gare	2011	AOUT	8 cm EME 0/14	EUROVIA	177 154.00 €	629	
LA VERRIERE	Schuller (Av Guy)	de l'ouvrage compris jusque l'entrée de la gare	2011	AOUT	5 cm BBME 0/10	EUROVIA	177 154.00 €	629	
MONTIGNY	About (Bld Nicolas)	de source de la bièvre à vauban, les deux sens	2011	AOUT	6 cm BBSG classe 3	EUROVIA	91 593.00 €	733	Zone 69
MONTIGNY	tunnel TCSP	stations denton et sully	2011	AOUT	6 cm BBSG classe 3	EUROVIA	50 440.00 €	168	
TRAPPES	Langevin (rue Paul)	de moulin à costes	2011	OCTOBRE	5 cm BBSG 0/10 classe 3	EUROVIA	55 731.00 €	145	
TRAPPES	Langevin (rue Paul)	de costes à del lago	2011	AOUT	7 EME 0/14+7 EME 0/14+2,5 BBTM classe 2	EUROVIA	118 656.00 €	264	
VOISINS	Guyancourt (route de)	carrefour route de guyancourt/sens vers rd36	2012	juillet	passage de 2 à 3voies	WATELET	118 107.63 €	150	Zone 31
ELANCOURT	Hôtel de Ville (Giratoire)	en totalité	2013	AOUT	6cm BBSG 0/10 classe 3 (modifié)	COLAS	51 827.97 €	236	
MONTIGNY	Centre (Avenue du)	de Vauban à Gare	2013	AOUT	6cm BBM 0/10 classe 3 (par trx neufs)	COLAS	50 000.00 €	370	Zone 6
MONTIGNY	Giratoire Source de la Bièvre et Près	en totalité	2013	AOUT	6 cm BBME classe 3	COLAS	25 000.00 €	73	
MONTIGNY	Kessel (Avenue)	de About jusque Descartes	2013	JUILLET	4cm BBM 0/10 classe 3	COLAS	69 485.63 €	622	
MONTIGNY	Près (Avenue des)	de giratoire des Blés d'Or jusque allée de la source de la Bièvre	2013	JUILLET	5 cm BBSG classe 3	COLAS	99 406.61 €	638	
MONTIGNY	Source de la Bièvre (Avenue)	de About au giratoire	2013	AOUT	5 cm BBSG classe 3	COLAS	71 166.10 €	215	
GUYANCOURT	Europe (Avenue de l') voie sud	de Descartes jusque Violet-le-Duc sens vers Magny giratoires Garenes et Violet/Le Corbusier compris	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	176 127.40 €	1469	
GUYANCOURT	Europe (Avenue de l') voie sud	de Blum jusque place du Général de Gaulle comprise	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	124 743.32 €	923	
MONTIGNY	Leclerc (Avenue du général) et Europe (Avenue de l') voie sud	de About jusque Garenes sens vers Guyancourt giratoires Aron/Gide et Alembert/Descartes compris	2014	JUILLET	6cm BBSG 0/10 classe 3 modifié F510-3 sur giratoire 4cm BBM 0/10 classe 3 E-04 sur section courante	WATELET	122 468.10 €	1239	
GUYANCOURT	Europe TCSP	arrêts Monnet et le Corbusier	2015	JUILLET	6cm BBME 0/10 classe 3 rouge et 9cm GB classe 3	WATELET	103 662 €	273	Zone 55
VOISINS	Fleurs (Rue aux)	de Tilleuls à Blaise Pascal	2015	AOUT	6cm BBSG 0/10 classe 3 et BB rouge R10-EB10	WATELET	133 730 €	237	Zone 56

Commune	Voie	Section	Période des travaux		Nature des travaux	Entreprise	montant marché travaux enrobés	linéaire	Zone à enjeux
			Année	Mois				ml	
MONTIGNY	Europe (TCSP)	arrêt d'Alembert	2016	JUILLET	6cm BBME 0/10 classe 3 rouge et 9cm GB classe 3	COLAS	49 317 €	140	
ELANCOURT	CASSINA DE PECCHI (giratoire de)	en totalité	2017	AOUT	6cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	49 246 €	2265	
GUYANCOURT	Monnet (rue Jean)	en totalité	2017	AOUT	5 cm GB0/10classe 2 5cm BBSG 0/10 classe 3	WATELET	108 843 €	3595	
MONTIGNY	PRES (avenue des)	section route de Trappes- Bosquets	2017	JUILLET	6 cm BBME 0/10 classe 3	WATELET	44 558.88 €	2731	
TRAPPES	Hennequin (Avenue Roger)	entre D36 et Denis Papin, giratoire compris	2017	NOVEMBRE	6cm BBME 0/10+10cm EME 0/14 (6cm voie lente)	EUROVIA	297 766 €	6395	
TRAPPES	MONMOUSSEAU (avenue Gaston)	en totalité	2017	JUILLET	sens aszate: 7 cm BBME 0/10 classe 3+ 10cm EME 0/14 sens Montigny : 6cm BBME 0/10	WATELET	292 592.28 €	12075	
ELANCOURT	VILLEDIEU (avenue de la)	Section 1 : giratoire hôtel de Ville- giratoire Grafenhainichen Section 2 : giratoire Grafenhainichen-giratoire Templiers	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 10cm GB 0/14 sur bus	EUROVIA	129 698 €	1038	
GUYANCOURT	ALEMBERT (Boulevard D')	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	68 258 €	360	
GUYANCOURT	FRANCAIX (Place Jean)	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	34 129 €	180	
MAGNY	EUROPE (Avenue de l')	en totalité	2018	SEPTEMBRE	6 cm BBSG 0/10 & purge 12cm GB 0/14	EUROVIA	90 252.28 €	485	
MONTIGNY	ALEMBERT (Boulevard D')	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	68 258.00 €	360	Zone 30
MONTIGNY	FRANCAIX (Place Jean)	50%	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10 & purges 11cm GB 0/14	EUROVIA	34 129.00 €	180	
MONTIGNY	KESSEL (Avenue Joseph)	entre garennes et Puymorens	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10	EUROVIA	65 847.36 €	564	
TRAPPES	ALLENDE (Avenue Salvador)	Carrefour avec Jean-pierre Timbaud	2018	JUILLET	6 cm BBSG 0/10	EUROVIA	39 248.78 €	171	
ELANCOURT	Villedieu (avenue de la)	Du giratoire des templiers au boulevard des templiers	2019	AOUT	BBSG 5cm		85 800 €	590	
GUYANCOURT	Le Corbusier (rue) & Michelet (rue Jules)	Du mail pierre Teilhard de Chardin à la rue Michelet & de la place des frères voisins à la rue Le Corbusier et 40ml coté Europe	2019	JUILLET	BBSG 5-6 CM et purges sur plateau		65 450 €	320	Zone 34
GUYANCOURT-MONTIGNY-VOISINS	"Garennes-Kessel-Guyancourt" (giratoire)	En totalité	2019	JUILLET	OK BBME 6cm-(7cm)		57 500 €	160	
LES CLAYES	Ferry (avenue Jules)	De l'avenue Jean Jaurès jusqu'au giratoire du chemin des vignes	2019	JUILLET	OK 6cm et 13cm (5+8)		91 000 €	333	
MONTIGNY	carrefour avenue du Vieil étang / rue Jean-pierre Timbaud	En totalité	2019	SEPTEMBRE	BBSG 6cm et BBSG 6cm +EME 0/14 9cm		47 000€	120	
PLAISIR	Blum (boulevard Léon)	Entre la RD11 et le giratoire, niveau rue Henri Barbusse, inclus	2019	BLUM	6cm et 13cm et 21cm et 39cm		148 800 €	350	
VOISINS	Boucher (rue Hélène)	En totalité	2019	JUIN	OK 6 à 30cm		239 400 €	520	

Annexe 10 : Retours du public et réponses de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
1	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	J'habite un quartier calme, proche de la forêt. Je tiens à signaler le bruit des avions de tourisme qui 'tournent' au-dessus des clayes la journée, inclus le dimanche. Quand le plaisir d'un seul entraîne la nuisance de tous ...	
2	MAGNY-LES-HAMEAUX	Bruit aérien			Particulier	J'habite dans le hameau de buloyer à Magny-Les-Hameaux le long de la forêt. Là où la nature est sensée être calme. C'est sans compter les énormes nuisances sonores des avions provenant de l'aérodrome de Toussu-Le-Noble. J'ai parfois l'impression qu'un avion va s'écraser sur la maison tellement les avions sont vétustes et font du bruits.	
5	MAGNY LES HAMEAUX	Bruit aérien			Particulier	<p>NUISANCES SONORES DE TOUSSUS LE NOBLE</p> <p>Nous habitons à Cressely dans un quartier qui serait calme et agréable, s'il n'y avait les avions de Toussus le Noble et leurs nuisances sonores, surtout le week-end, et surtout lorsqu'il fait beau évidemment.</p> <p>Pour le plaisir d'une seule personne, ce sont tous les habitants de plusieurs villes du secteur qui subissent ces nuisances depuis des années.</p> <p>A l'heure où on nous parle d'écologie et de sobriété énergétique, comment peut-on encore laisser ces égoïstes gâcher la vie de toute la région ? Ne peut-on pas au moins limiter les heures de passage, et les fréquences de rotation des avions ? A une époque nous avions un (bref) répit le dimanche entre 12h et 15h, mais même cette restriction n'est plus valable et le phénomène ne fait qu'empirer d'une année sur l'autre.</p>	
9	Hors Périmètre - VILLIERS LE BÂCLE	Bruit aérien			Particulier	<p>Nous subissons les fortes nuisances bruits, chimique, et risque d'accidents, générés par les pilotes privés ou des écoles de l'aérodrome de Toussus le Noble, avions et hélicoptères ont vu leurs trafics augmentés de plus de 20% en 1 année, de 2018 à 2019. Les usagers de l'aérodrome qui survolent le centre du village ne sont jamais inquiétés par la gendarmerie de l'air de toussus, si une infraction sur 10000 non-respect des trajectoires imposées est traitée par la DGAC, l'amende de 35€ n'est absolument pas dissuasive. Nous demandons une baisse de 50% du trafic, le transfert des hélicoptères vers un autre aérodrome, tel Etampes, l'interdiction de vols de tous les avions bruyants, le passage à l'avion électrique, la mise en place de simulateurs au sol pour la formation des pilotes, des amendes très fortes jusqu'à annulation des licences de vol pour les non respects des trajectoires de vol, l'interdiction du survol des zones urbaines du plateau de saclay et de la vallée de Chevreuse, l'interdiction des vols touristiques ,(Box..). Nous demandons à ce que nous riverains de l'aérodrome de Toussus le Noble soyons respectés dans le cadre des préconisations de bruit de l'OMS. Merci de votre prise en compte et de votre suivi.</p>	<p>Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux.</p> <p>La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.</p>
10	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bruit aérien			Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>résidante sur Voisins-Le-Bretonneux, je constate de plus en plus des survols d'avions au-dessus de ma maison ou de la résidence du Parc de Port Royal alors que les trajectoires n'y sont pas autorisées. Ces avions volant à basse altitude le bruit est important. Je souhaiterais que soient engagées des mesures réelles de bruit et non simulées étant données ces déviations de trajectoires. Je souhaiterais que soient faites respecter les trajectoires de survol. Ces survols nombreux génèrent des dB importants que l'on ne voit pourtant pas dans les cartes de bruit. Egalement le télétravail se généralisant, cela m'empêche de travailler correctement, étant obligée de couper mon micro lors du passage d'un avion et je ne peux plus poursuivre une discussion lors de ces survols. Certaines journées, cela m'exaspère, il m'est arrivée de devoir appeler la gendarmerie de la tour de contrôle afin de faire des observations. Plusieurs de mes voisins ont constaté cette augmentation de trafic survolant notre résidence. Je vous serais reconnaissante de bien vouloir engager une observation de ces dérives, d'en mesurer les impacts en dB et la gêne psychologique et de travail sur les résidents afin d'enclencher les actions nécessaires auprès de l'aérodrome de Toussus. Une observation des trajectoires et installation de sonomètre sur un mois devrait être proposée. Prévoir de faire les mesures sur les mois les plus fréquentés (avril à septembre)</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
11	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>NUISANCES SONORES DE L'AVIATION DE LOISIRS</p> <p>Le PPBE de la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin en Yvelines occulte complètement les nuisances sonores de l'aviation de loisirs.</p> <p>Les habitants des 12 communes de l'a Communauté subissent pourtant les fortes nuisances sonores des 200 000 mouvements par an des appareils (avions, hélicoptères et ULM) basés sur les trois aérodromes des Yvelines : Toussus le Noble, Saint-Cyr-l'École et Chavenay Villepreux,</p> <p>Une telle concentration de vols en milieu urbain, auxquels il faut ajouter les vols de l'aérodrome militaire de Vélizy Villacoublay, est certainement exceptionnelle en Europe.</p> <p>Les rédacteurs du PPBE de SQY expliquent cette absence comme suit :</p> <p>- page 32. " Aérodromes : les trafics inférieurs à 50 000 mouvements par an ... n'entrent pas dans le champ d'application des CBS et PPBE des grandes infrastructures de l'Etat."</p> <p>Pour rappel, les trafics aériens de chacun des 3 aérodromes des Yvelines s'établissent entre 70 000 et 110 000 mouvements par an.</p> <p>- page 13. Un arrêté du 04/04/2006 fixe un niveau de bruit moyen gênant supérieur à 55 dBA pour l'aviation. Toutes les mesures de BruitParif démontrent que cette valeur n'est jamais atteinte. C'est la démonstration par l'absurde d'une valeur non significative de la gêne ressentie. Un guide de l'OMS, Organisation Mondiale de la Santé, recommande en 2018 une limite maximum de 45 dBA, mais le PPBE souligne que " ces valeurs ne sont pas visées dans le cadre des plans de prévention de bruit dans l'environnement, car bien trop contraignantes notamment en milieux urbains, mais elles doivent être désormais prises en compte dans tous les projets à venir pour la préservation de la santé des populations."</p> <p>Voilà qui est parlé "d'or". Pourquoi les rédacteurs n'appliquent-ils pas leurs propres recommandations au PPBE qu'ils rédigent ? Il est aberrant de se baser sur une valeur de bruit fixée en 2006 et non sur une valeur recommandée en 2018 par l'OMS pour prévenir et réduire les nuisances sonores de l'aviation de loisirs.</p> <p>A titre accessoire, le PPBE mentionne page 32 que le PEB (Plan d'Exposition au Bruit) de l'Aérodrome de Chavenay Villepreux est en cours de révision. Ce document, établi sur des bases fausses (vols de voltige non pris en compte, réduction arbitraire de 10 000 mouvements/an), a été adopté par la Communauté d'Agglomération.</p> <p>Comme les associations de défense le recommandent (ADECNA, ADNAC, AC2NB), des mesures simples auraient dû être proposées par le PPBE pour réduire les nuisances sonores : réduction du trafic au cours des week-ends, plages de silence, dispositif Calipso.</p> <p>Ce sera peut-être dans 5 ans !</p>	
16	PLAISIR	Bruit aérien			Association	<p>L'ADECNA est une association citoyenne dont la préoccupation est de lutter contre les nuisances aériennes, sur les communes de Plaisir, Les Clayes, Villepreux, Noisy, Bailly, et de Saint-Cyr-l'École entre autres. Nous avons pris note du projet de PPBE de SQY et souhaitons apporter des précisions complémentaires quant à son contenu :Le projet vise à exclure les aérodromes de Saint-Cyr-l'École et de Chavenay, considérant qu'ils n'entrent pas dans le champ d'application des CBS et du PPBE des grandes infrastructures puisque ne totalisant pas un nombre de mouvements inférieur à 50.000. Nous tenons ici à dénoncer cette restriction, car ces deux aérodromes totalisent chacun plus de 70.000 mouvements.Par ailleurs nous nous interrogeons sur le bien-fondé de ces calculs de mouvements, alors même que pour Chavenay, la voltige a été exclue des calculs de bruit, et que celle-ci est sans doute l'activité aérienne la plus génératrice de nuisances et de stress pour les habitants. Le nombre des mouvements a été volontairement minoré de 10.000 mouvements par la DGAC lors de la définition des bases du PEB de Chavenay, afin de minorer intentionnellement l'impact de la pollution sonore (voir le rapport du commissaire enquêteur).Enfin, nous ne pouvons que nous interroger sur le fait que le projet (PPBE) ne prenne pas en compte le rapport de l'OMS sur l'impact du bruit sur la santé des personnes exposées, rapport de 2018 très précis sur la réduction du temps de vie relatif à l'exposition répétée aux nuisances sonores et ses recommandations de niveau de bruit, avec un maximum de 45 dba; et ce au profit d'un arrêté de 2004 qui se contente d'un Lden moyen de 55 dba, calculé sur une période 24 heures, alors que les aérodromes ne volent qu'une douzaine d'heures par jour, permettant ainsi un tour de passe-passe arithmétique confortable pour les pilotes, et une réduction de 50% du bruit réel, grâce à cet artifice. Il ne nous aura pas échappé que le projet de PPBE mentionne (en page 13), que la valeur recommandée par l'OMS est : "bien trop contraignante ... en milieu urbain". Alors qu'elle devrait désormais être la référence pour l'ensemble des projets futurs afin de préserver de la santé des populations.Nous demandons que soient incluses dans le PPBE des recommandations claires concernant la classification CALIPSO des aéronefs basés à Saint-Cyr et à Chavenay afin de réduire le temps de vol des appareils les plus bruyants, ainsi que la préconisation de plages de silence sur l'aérodrome de Saint-Cyr les Week-ends et les jours fériés afin de permettre aux habitants de la communauté de commune exposés aux nuisances aériennes de bénéficier d'une qualité de vie acceptable.Le Président de l'ADECNASylvain Pavlowski</p>	<p>Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux.</p> <p>La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
17	LES CLAYES-SOUS-BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Bonjour</p> <p>> Il me semble extrêmement regrettable que ce plan de prévention du bruit minimise les nuisances sonores dues au trafic aérien de loisir des trois aérodromes proches : Saint-Cyr-l'Ecole, Chavenay et Toussus-le-Noble. Ces nuisances se cumulent en effet aux autres sources routières et ferroviaires. Le nombre d'habitants impactés est particulièrement élevé, plusieurs dizaines de milliers. Des plages de silence devraient être imposées. Des contrôles sérieux et fréquents de trajectoire et d'altitude en infraction devraient être effectués assortis de sanctions exemplaires pour les nombreux contrevenants.</p> <p>> La notion de zones calmes est évoquée. Le positionnement des différentes communes n'est pas détaillé. La forêt de Bois d'Arcy - Les Clayes devrait être sanctuarisée, avec comme conséquence l'interdiction de survol par des avions et hélicoptères très bruyants.</p> <p>Cordialement, FB</p>	<p>Les aérodromes entrant dans le champ d'application des CBS et PPBE supportent un trafic supérieur à 50 000 mouvements commerciaux par an. Les aérodromes de Chavenay-Villepreux, Saint-Cyr-l'École et Toussus-le-Noble supportent effectivement un trafic supérieur à 50 000 mouvements par an mais ces aérodromes sont utilisés pour de l'apprentissage et du loisir, non pour des vols commerciaux.</p> <p>La Communauté d'Agglomération surveille attentivement les évolutions des PEBS de ces aérodromes et s'assure qu'ils poursuivent leurs efforts pour que des mesures visant à baisser les nuisances aériennes soient effectivement mises en place. Conformément au plan d'action du PPBE.</p>
18	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>Habitant à Plaisir non loin de la nationale 12, je subis plusieurs fois par jour le bruit du passage des avions de tourisme (à l'exception de quelques avions au moteur suffisamment silencieux), ainsi que celui des hélicoptères militaires qui volent trop bas, jour et nuit.</p> <p>J'ai cru comprendre que ces nuisances ne seraient pas prises en compte dans cette enquête et je me demande bien pourquoi.</p>	
19	PLAISIR	Bruit aérien			Particulier	<p>Votre enquête indique un seuil de bruit possible rue Marcel DECARRIS 78370 PLAISIR par le chemin de fer. Cependant dans la réalité le bruit gênant et incompréhensible est le plus souvent les nuisances aériennes. je suis étonné, malgré de nombreux signalements les avions de tourisme de Chavenay et Saint Cyr survolent les maisons du quartier, passent parfois au sud de la ligne de chemin de fer. ils émettent un bruit nuisible, pire encore lors de la voltige. malgré de nombreux signalements depuis plusieurs années les autorités compétentes ne sont pas capable de résoudre la nuisance.</p>	
22	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Il est particulièrement étonnant que dans ce projet, ne soit pas intégrées les nuisances générées par le passage des avions et hélicoptères dans le couloir au-dessus de la forêt de Bois d'Arcy. Cette zone devrait être sanctuarisée afin de permettre aux habitants de la région de pouvoir avoir accès à une vraie zone de calme en milieu forestier. Quelques avions sont peu bruyants, seuls ces derniers devraient avoir le droit de survoler cette zone.</p> <p>De plus la voltige de l'aérodrome de Chavenay est une fois de plus passée sous silence, cette activité est particulièrement dérangeante, alors que les riverains ont interdiction formelle de passer leur tondeuses les dimanches A-M sous peine d'amendes, des individus sans état d'âmes peuvent de plein droit générer des décibels à volonté.</p> <p>Le 27/12/20</p>	
23	LES CLAYES SOUS BOIS	Bruit aérien			Particulier	<p>Bonjour</p> <p>Je voudrais signaler les nuisances sonores dues aux passages d'avions provenant de l'aérodrome de Saint Cyr L'école principalement bien sur les weekends de beau temps lorsque vous profitez tranquillement de votre bout de jardin et de votre terrasse pour déjeuner. Outre le coté dangereux d'un tel aérodrome à proximité d'une grande zone urbaine il me semble malsain que pour le plaisir d'un individu, 3000 personnes puissent subir des nuisances sonores. Je tiens à préciser que j'habite ce pavillon depuis 1983 et qu'à cette époque les avions ne passaient pas au-dessus de nos têtes. Le couloir aérien a été modifié. La raison?</p> <p>Dominique Dupuis</p>	
37	VOISINS LE BRETONNEUX	Bruit aérien			Particulier	<p>On parle des nuisances sonores d'origine terrestre (circulation automobile et ferroviaire) mais il ne faut pas oublier les nuisances dues aux avions et hélicoptères, surtout , en ce qui me concerne, provenant de l'aérodrome de Toussus le Noble et à un moindre degré de Villacoublay.</p> <p>Que fait SQY pour y remédier ?</p> <p>Merci de prendre cette demande en considération.</p>	
35	GUYANCOURT	Bruit des équipements - Bruit aérien		Commune	Particulier	<p>* L'entretien des espaces verts est devenu une source importante de nuisance auditive. Avec l'emploi de souffleries et/ou d'aspirateurs, parfois en "commando" par 2 ou 3 voire 4 personnes, c'est vraiment terrible.</p> <p>* Nuisance auditive aussi, cette fois-ci, aérienne, par le passage d'hélicoptères et d'avions, parfois très bas, parfois à des heures "anormales". (je suis vers le Lycée hôtelier, et visiblement proche d'un couloir aérien).</p>	
6	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier			Particulier	<p>À la page 77 du PPBE, il est indiqué que le revêtement routier n'a aucun impact en dessous de 50 km/h car le bruit du moteur est dans ce cas prépondérant. C'est oublier que la part de véhicules électriques et hybrides (HEV + PHEV) va augmenter fortement les prochaines années (8,8% du marché des ventes en France en 09/2020). Or ces véhicules (en particulier les électriques et les PHEV, dans une moindre mesure les HEV) fonctionnent le plus souvent sans bruit de moteur à faible vitesse. Aussi il faut continuer la sélection des revêtements routiers afin de limiter les nuisances sonores dues au roulement des pneus.</p>	<p>Le bruit moteur est prépondérant en dessous de 50 km/h. L'utilisation des véhicules hybrides ou électriques est effectivement en augmentation mais représente, pour l'instant, une part marginale par rapport au trafic global. En effet, Il faudrait que leur proportion dans le trafic atteigne 30 à 50% pour que l'émission de l'ensemble des véhicules baisse de 1,5 dB(A) en milieu urbain.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
21	TRAPPES	Bruit routier			Association	<p>CONSULTATION PUBLIQUE du 2 novembre 2020 au 4 janvier 2021 inclus PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT - PPBE I 2018- 2023 sur la Communauté d'Agglomération de SAINT QUENTIN EN YVELINES Projet de PPBE 3e échéance 3 000 000 véhicules par an Le 22/12/2020 ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DES PAVILLONS DE LA RUE DANIELLE CASANOVA (Cité Nouvelle) Association n° W7840060004 27 rue Danielle Casanova 78190 TRAPPES Déposé par C. BLAND 5 rue Casanova 78 TRAPPES Secrétaire Association Commentaires également envoyés le 24/12/20 par courrier (avec 3 annexes) au président de la Communauté d'Agglomération de SQY Le 15 décembre dernier, notre association s'est rendue à l'Hôtel du Département à Versailles et remis ses commentaires sur le PPBE 78. Ce qu'elle a fait également pour le PAECT à l'hôtel d'Agglomération de SQY, le 1er décembre 2020 ; [version papier et internet pour les 2 consultations] documents dont nous jugeons utile de remettre ici les copies en annexe, car liés forcément par les mêmes problématiques : le BRUIT et la POLLUTION, dus principalement aux infrastructures routières et ferroviaires, qui maillent le département des Yvelines, la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, et plus particulièrement la ville de TRAPPES, dont nous "représentons" ici les habitants en tant qu'association de défense fondée en 1952. Puisque l'objet de cette consultation est la PREVENTION DU BRUIT dans l'agglomération de SQY, nous : • avons consulté le site BRUITPARIF, étudié la dernière édition de la CARTE DE BRUIT (carto.bruitparif) pour SQY et TRAPPES. (3e échéance 2017) et parcouru leur rapport de 71 pages édité en février 2019 : Exposition au bruit des transports dans la zone dense de la région IDF / Bilan de la cartographie BRUITPARIF étant un véritable outil de travail rigoureux pour les autorités, les décideurs, et aussi pour tout citoyen curieux, pour étudier les bruits générés par source : routes, fer, avion, ou en cumul, et agir contre ces nuisances. • et, avec les documents BRUITPARIF, les 143 pages et documents annexes du dernier PPBE 78, actuellement soumis à consultation du public. Ces documents nous ont permis de faire les commentaires et suggestions suivants, pour SQY et principalement pour notre ville de TRAPPES. 1/ BRUIT, RELEVÉS DE BRUIT et TRAFIC Nous sommes extrêmement étonnés et surpris de voir que la ville de TRAPPES la plus exposée (ou l'une des plus exposées) au bruit, car : • coupée en 2 par l'autoroute nationale 10 classée en catégorie 1, la plus sonore, avec son flot démentiel de 80 000 véhicules/jour (3 300 véhicules/heure 29 millions/an - dont 40 % de poids lourds locaux, nationaux et internationaux) ET traversée par les départementales : • RD23 (en provenance d'Elancourt, allant de l'avenue Luther King, jusqu'à l'avenue de la Division Leclerc, puis la rue Jean Jaurès) • RD 36 (avenue Thorez, Pont Cachin/Port Royal/pont Mare Savin, direction Montigny le Bx, Voisins le Bx, Chateaufort, ...) • RD912 (ex N12) (Base de Loisirs Etang de St Quentin - La Fourche - Hôtel social du Pavillon Bleu) [lesquelles infrastructures, avec le réseau ferroviaire, exposent, par le bruit (et la pollution en plus !), 41 % des Trappistes (env. 12 à 13 000 habitants) à des niveaux sonores supérieurs à 65 dB(A) en Lden : soit de 60 dB(A) minimum à 75 dB(A) et plus, avec plusieurs POINTS NOIRS DE BRUIT / PNB provenant principalement de la N10 et de ses voies latérales, qui rasent écoles, crèche et stades] ? (A) n'a fait -à ce qu'il nous semble- l'objet d'aucun relevé de bruit sérieux, sur ces départementales et N10, alors que figurent sur le tableau 12, page 55 : "LISTE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES CONSIDEREES COMME ETANT DES GRANDES INFRASTRUCTURES POUR LA REALISATION DES CARTES DE BRUIT" : les avenues Roger Hennequin Gaston Monmousseau puis avenue des Prés, (dans le prolongement, partagée avec MONTIGNY LE BX) avenue Georges Politzer, situées dans la 1ère zone industrielle "historique" de Trappes Elancourt l'avenue JP Timbaud dans la zone industrielle des Bruyères ! (Déchetterie, Auchan Trappes et colline d'Elancourt) o la toute petite rue Verlaine (85 m de long) , face à MAC DONALD entre 2 ronds point : Mitterrand et celui sur la D912, route de Dreux l' Avenue de la Villedieu (sur à peine 60 m avant un rd point) . Cette avenue traverse principalement Elancourt au niveau de la Commanderie des Templiers vers le quartier de la Boissière de Trappes. Lesquelles voies étant pour la plupart dans les zones industrielles !!!! Nous pensons qu'elles ne sont pas les plus gênantes car elles ne desservent pas (ou peu), de zones d'habitations !!!! A part l'avenue Allende, et surtout la rue Paul Langevin !!! A Trappes les voies les plus concernées par le bruit (avec la RN10 qui bat tous les records, hors catégorie) sont les RD23/RD912/RD36 et les rues de desserte parallèles à N10 : rues Stalingrad Nord et Sud. Ainsi que le corridor ferroviaire de 3 km, traversant la ville d'Ouest (rue Auguste Blanqui, quartier de La Boissière - Clinique Vétérinaire - Auchan Drive) en Est (Quartier Boubas, Allée du stade) en passant par le centre Gare (HLM Les Yvelines, et quartiers pavillonnaires...) Nous avons également lu que des relevés de trafic (comptage) sont basés sur les années 2011- 2012 -- 2014 : ALORS • que nous avons remarqué bien des fois, et ce jusqu'à 2019, la présence de câbles (supposés être des capteurs) sur les routes de Trappes • et qu'il y a un compteur permanent de trafic à TRAPPES sur le tronçon de la N10 (route de Chartres) [vers la rue parallèle à N10 : Charles Guillbert et la clinique Vétérinaire / quartier de la Boissière] Compteur ayant servi à BRUITPARIF à faire, sur 1 semaine, 24h/24h, en mai 2007, des relevés de bruit de 67,5 dB(A) LDEN, pour une circulation de 74 000 véhicules/jour à l'époque. PAGE 2/3 ? (B) Que, sauf erreur de notre part, nous croyons comprendre que TRAPPES (pour quelles raisons ?) n'aurait pas participé à la campagne de mesures de relevés de bruit ; et que nous avons lu, quelques pages plus loin (pages 118 et suivantes), que les seuls relevés de bruit autour de Trappes concernant les voies routières (RN10 RD23 RD36 RD912) la traversant étaient faits, pour : • La RD 23 à ELANCOURT, au Point fixe de relevage PF1 6 rue des Tourterelles (impasse) située en face de France Miniature, à 30 m du Boulevard Malraux (RD23) • La RD 36 à VOISINS LE BRETONNEUX, au Point fixe de relevage PF328 rue Serpentine • La RN 10 à LA VERRIERE a) au Point fixe de relevage PF9 Résidence universitaire Passage de l'Agot situé à 104 m de la N10, à proximité de la gare et de l'hôtel Campanile b) au Point fixe de relevage PF11 (RN10 / RD 58) Résidence du Bois de L'Etang proche ZI de Trappes/Elancourt / Pont de la Villedieu à 340 m de la N10 et 130 m de la voie ferrée • Sur la RD912 Il n'y aurait eu aucun relevé de bruit. Pourquoi ??? Ces relevés ont été faits sur 2 jours en avril/mai 2019. Par contre nous notons les dates pour les PF9 et PF11 (pr RN10 + voies ferrées) à LA VERRIERE du 18 au 20 avril 2019, soit en fin de semaine, dont le samedi, à la veille des fêtes de Pâques et des vacances scolaires. Pourquoi ??? Pourquoi que sur 2 jours ? De même, pour le comptage des véhicules, aux mêmes dates pourquoi que sur 15 à 20 mn. CEST TRES RESTREINT !!! A propos du résultat de ces mesures, nous sommes extrêmement étonnés de lire dans les conclusions (Pages 125 et suite ANNEXES) que • Seule la ville des CLAYES SOUS BOIS /et c'est normal/ pourrait bénéficier de protections antibruit d'envergure (comme RD30 à Plaisir, ville de la communauté de communes [coût protection phonique : 8 400 000 Euros], et la ville voisine, hors agglomération, de St Nom la Bretèche RD307/RD98 [2 500 000 Euros], parce que ce serait la seule ville de SQY, affectée par le bruit routier et ferroviaire, qui affiche à l'endroit du relevé de bruit (site de point de mesure PF7) un dépassement de 68 dB(A) [en LDEN, qui est une moyenne], valeur limite réglementaire !! • et qu'il est dit que les valeurs calculées dans le CSB sont surestimées par rapport aux 11 points de relevés faits sur 24 heures (PF1 à PF11) Pourquoi tant de différence entre les relevés BRUIT PARIF, CSB et les 11 points (PF1 à PF11) faits par les soins de l'agglomération ? . Qu'est ce qui justifie la "mise à l'écart" de la CARTE DU BRUIT ??? Doit-on comprendre que cela dispenserait les décideurs publics de mettre en place des dispositifs antibruit efficaces pour les villes de SQY martyrisées par le bruit (comme ce qui a été fait récemment à Plaisir et St Nom la Bretèche) ? Y aurait t'il 2 poids 2 mesures ? des villes de l'agglomération et du département nettement moins bien traitées que d'autres ? POURQUOI ? Faut il comprendre ? : • Que des villes -comme Trappes ou Coignières ou La Verrière- seraient écartées de toute mesure pour réduire le bruit, car étant à 0, 5 dB(A) en dessous de la valeur limite de 68 d(B)A en LDEN. Comment fait-on la différence à l'oreille ? Pourtant la gêne occasionnée par le bruit routier (ou ferroviaire) est tout aussi importante quand on vit dans un endroit qui n'affiche que "seulement" une moyenne en LDEN de 67,5 d(B)A !!! // c'est à dire que l'on peut avoir la nuit [sur 12 h]- quand on dort en général- un relevé de 57 d(B)A et le jour [sur 12 h] -en éveil, quand on a une activité- de 78 d(B)A// Ouvrez votre fenêtre ou allez dans votre jardin avec un bruit pareil ! De</p>	<p>Le diagnostic présenté dans ce PPBE se base sur les résultats de la cartographie stratégique de bruit. Pour la réalisation de ces cartes de bruit, BruitParif a utilisé les données qui lui ont été fournies. Il est possible que les gestionnaires des voies n'aient pas communiqué de données récentes. Dans certains cas, les gestionnaires ne fournissent pas les données de trafics récentes et d'anciennes données sont alors utilisées.</p> <p>Les emplacements des mesures de bruit ont été choisis en concertation avec les communes, en février 2018. 11 points de mesures ont été réalisés sur le territoire afin de confronter les résultats de la cartographie.</p> <p>Les mesures acoustiques ont été réalisées en semaine ouvrée sur une durée de 24h. Aucune mesure n'a été effectuée durant le weekend. Les comptages manuels qui ont été réalisés (15-20 minutes) permettent d'avoir les niveaux sonores associés à un certain volume de trafic, vitesse, ...</p> <p>Concernant la RD30 des protections ont été mise en place le long de cette voie car la création ou modification d'infrastructures rentre dans le cadre d'une autre réglementation (décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 « relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres » et arrêté du 5 mai 1995, « relatif au bruit des infrastructures routières »).</p> <p>Un grand chantier d'enfouissement de la RN 10 a débuté, piloté par l'état. Trois plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relier et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de ces secteurs.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
						<p>qui se moque-t-on ? Jouer, pour agir ou non, sur une différence de 0,5 dB(A) de moyenne !!!!! quand l'OMS et l'EUROPE recommandent de ne pas dépasser les 53 d(B)A pour la santé des personnes Où habitent les décideurs ??? Aux fins fonds de la campagne ou dans un beau village du parc régional de la Haute Vallée de Chevreuse ???A TRAPPES les personnes qui vivent le long des infrastructures bruyantes sont gênées par le bruit dès qu'elles ouvrent les fenêtres, et les personnes qui ont la chance d'avoir un jardin ne peuvent même pas en profiter car l'ambiance sonore est bien trop bruyante !!! En plus le bruit est augmenté par temps de pluie et par réverbération des ondes sonores sur les façades des immeubles voisins !Pour faire des mesures de bruit (et de pollution routière) sérieuses et précises, puis prendre des décisions ad hoc, ne faudrait-il pas ?• les faire en partenariat avec BRUITPARIF et AIRPARIF, par des campagnes de relevés de bruit et de pollution régulières sur plusieurs jours 24h/24h ?• installer dans les communes de SQY comme l'a fait le maire de BUC, (RD 938) des analyseurs relevant le bruit et la pollution à l'année, 24/24h (à BUC location pour une somme modique, de 10 000 Euros par an), pour avoir la "température exacte" de ces nuisances.?? (C) n'a pas répondu (pour quelles raisons ?) au Questionnaire des communes "bilan des actions proposées par les différents gestionnaires" sur les Mesures arrêtées au cours des 10 dernières années sur SQY - (pages 69 à 72/143) (comme par exemple cartes de bruits.....)PAGE 3/32/ MESURES PROGRAMMEES DE LUTTE CONTRE BRUIT, DE GESTION DU TRAFIC,PAR L'ETAT, LES COMMUNES D'AGGLO. & SQYMesures programmées par l'Etat, Page 79 On constate rien de très révolutionnaire ! entre autres : • Réduction de la vitesse sur les routes secondaires à double sens, • et la "fameuse" dénivellation de N10 à TRAPPES sur 775 m (dont 397 m de tranchée couverte) qui n'est pas un "ENFOUISSEMENT DE LA RN10" comme écrit trompeusement tant de fois !!!, budgété en 2016 à 95 000 000 Euros, ne réduisant en rien ni le bruit (sauf sous la couverture) ni la pollution routière, ni la fluidité de la circulation (comme l'ont exprimé tant de fois les Trappistes), projet en plus soumis à des arbitrages budgétaires annuels !Mesures programmées par les communes et SQY Page 74Comment dans les conditions de bruit (et de pollution) que nous connaissons actuellement allez-vous faire pour, • comme prévu, réduire de 20 % les émissions de gaz, à effet de serre d'ici 2020 (nous y sommes, et bientôt 2021) ?dans un contexte de croissance globale des déplacements de 7 % (par an ?) alors que TRAPPES et les villes voisines voient leur population augmenter (multiplications des programmes immobiliers à SQY et à TRAPPES)• agir sur la circulation automobile ?Actions sur les routes pour réduire les nuisances sonores (et la pollution par particules) Page 90 A TRAPPES QU'EST 'IL PREVU DE FAIRE POUR CONTROLER LES FLUX DE TRAFIC ET LEUR NATURE, POUR DIMINUER LE BRUIT ET LA POLLUTION ???• Réduire le nombre de poids lourds ? (32 000 par jour sur la RN 10 en traversée de Trappes, + sur RD912 et RD23), en orientant leurs flux vers des zones moins sensibles ? (comme par ex orientation du flux sur certains axes de la zone industrielle de Trappes Elancourt)• Réduire la vitesse o passer en zone 30, maximum 50 km/h sur RD 23, RD 912, RD36 et autres voies communales sensibles de la ville : Langevin, Stalingrad, etc.) ???o passer à 50 km/h, maximum 70 km/h, avec radars ! / pour la RD10 (sortie Autoroute A12, "Les IV Pavés du Roi" et entrée Trappes "La Fourche")/ devenant RN10 dans la traversée des villes de Trappes, Elancourt, La Verrière-Maurepas, Coignières ???A TRAPPES ET DANS LES AUTRES VILLES, IL FAUT, POUR LUTTER CONTRE LE BRUIT ET LA POLLUTION,entreprendre les travaux suivants :• pose de protections phoniques efficaces, à la source des voies à grande circulation et des voies ferroviaires, comme des : o murs anti bruit et/ou merlons (comme à Plaisir et St Nom la Bretèche) et non comme à Trappes et son ridicule mur Casanova de 2 m de haut en parpaing (qui nous a coûté 478 000 Euros TTC) !!! qu'il faut renforcer phonétiquement (le surélever ? le doubler ?)o murs de protections acoustiques végétales vertes en toutes saisons, très esthétiques , économes en emprises, peu onéreux, très bénéfiques pour la biodiversité et anti polluantsEn "collant" ces protections au plus près des infrastructures, et en les séparant bien des voies piétonnes et cyclistes• végétalisation des murs et toitures des immeubles privés et publics, pour lutter contre le bruit, la chaleur, la pollution• création d'espaces verts, au maximum, le long des routes passagères, si les murs antibruit ne sont pas possibles (arbres, bosquets, buissons de plus de 2 mètres) en réduisant, ou interdisant l'urbanisation, la bétonisation, à ces endroits critiques (bâtiments à usage d'habitation, ou publics)• isolation phonique des bâtiments publics et privés existants, riverains de ces routes, (incitation et aide à l'isolation pour le privé),• mise en place sur les départementales et nationales, en partenariat avec l'Etat et la Région, d'enrobés phoniques routiers (minces/ très minces/ultra mince), qui réduisent le bruit de 4 dB(A) comme par ex. NANOSOFT de COLAS • déviation des poids lourds en transit dans la zone industrielle de Trappes-Elancourt (ou ailleurs) • Arrêter la bétonisation et l'urbanisation galopantes des villes de SQY, plus particulièrement de TRAPPES, qui dispose déjà de très peu d'espaces verts intramuros, en privilégiant les végétaux partout. Exemple à TRAPPES, protéger du bruit en "verdissant" tout ce qui longe d'est en ouest la RN10 et les voies communales latérales: Stalingrad Nord et Sud, et proches.... (parking de l'ancienne poste principale, stade Gravaud, prairie de fauche entre rue Casanova et N10/RD23 etc., etc.) ainsi que les autres voies bruyantes et polluées comme les départementales: RD23, RD912, RD36, sans oublier les voies riveraines du réseau ferroviaire.C'est excellent de développer le covoiturage, les transports en commun propres, ou autres moyens de transports innovants (comme le monorail) , les transports alternatifs, de réhabiliter les centres villes avec des commerces traditionnels, les déplacements en vélos, à pied, trottinettes.... D'encourager le télétravail I), mais tous ces efforts ne feront pas vraiment baisser le trafic du fait de l'augmentation constante de la population et par conséquent du trafic routier (véhicules légers et poids lourds (au détriment du ferroutage). Donc le bruit, et la pollution ne cesseront d'augmenter !!!LE MIEUX, LE PLUS EFFICACE, POUR TOUS, RESTE LE REEL ENFOUISSEMENT COMPLET DE LA NATIONALE 10 DE COIGNIERES A TRAPPES (et non une tranchée couverte de 397 m au niveau de la mairie de Trappes) !!!SERONS NOUS ENFIN ENTENDUS ????? CHAQUE SAINT QUENTINOIS DOIT POUR SA SANTE, SON BIEN ETRE, ETRE REELLEMENT PROTEGEPAR DES MESURES DE REDUCTIONS DE NUISANCES SONORES, SANS "FAVORITISME", NI "DISCRIMINATION"ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DES PAVILLONS DE LA RUE DANIELLE CASANOVA (Cité Nouvelle) Association n° W7840060004 27 rue Danielle Casanova 78190 TRAPPES</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
36	ELANCOURT	Bruit routier			Association	<p>Le projet de PPBE présente un relevé sonore et nous pouvons identifier 9 zones géographiques à Élancourt.</p> <p>Zone 1 : N12 qui borde la clef St Pierre</p> <p>Zone 2 : Avenue de Chevreuse qui donne accès à la N12 et qui sépare Plaisir de la clef St Pierre</p> <p>Zone 3 : Avenue Marcel Dassault qui sépare la colline et le centre de la clef St Pierre</p> <p>Zone 4 : route du Mesnil puis route des Gâtines (D58) entre le rond-point de France Miniature et la clef St Pierre en passant par le village</p> <p>Zone 5 : Boulevard André Malraux entre le rond-point de la Boissière à Trappes et le rond-point de France Miniature qui longe le quartier du Berceau.</p> <p>Zone 6 : Entre Maurepas et le rond-point de France Miniature : Boulevard du 19 mars 1962, Rond-point des lions, Boulevard du 8 mai 1945 et Boulevard Bernard Gregory</p> <p>Zone 7 : Avenue de la Villedieu entre la piscine, le rond-point des lions, le collège de l'Agiot, la Commanderie jusqu'au au rond-point de la Boissière.</p> <p>Zone 8 : Route de Dampierre puis route du Mesnil: De la sortie de la N10, via la Commanderie des Templiers, entre la coulée verte et la Villedieu puis jusqu'au stade Guy Boniface.</p> <p>Zone 9 : N10 qui borde les quartiers de la Villedieu et de la Commanderie</p> <p>Des propositions d'amélioration : Vous trouverez ci-dessous quelques propositions d'aménagement qui doivent être considérées dans le cadre d'une étude d'impact globale. En effet, il faut que le gain de nuisance sonore ne se fasse pas au détriment des conditions de vie et de circulation.</p> <p>Limitation des poids lourds : La circulation des poids lourds à Élancourt n'est pas liée uniquement à la desserte locale. Une grande partie de ce trafic est un trafic de contournement (lien N10-N12) qui impacte plusieurs zones dans notre plan. Un projet intercommunal, départemental voire régional doit être mis en place afin d'étudier la limitation de ce trafic.</p> <p>Plusieurs quartiers d'Élancourt sont ainsi fortement impactés, notamment ceux du Berceau et du Village longés par ce trafic.</p> <p>Des solutions d'interdiction des poids lourds, de réduction de la largeur des voies, de sens uniques sont à étudier.</p> <p>Gratuité des bus sur l'intercommunalité : La gratuité des bus ne peut qu'encourager les habitants à abandonner la voiture au profit des transports en commun. Il s'agit d'une décision qui ne peut être prise au niveau d'Élancourt uniquement mais pour laquelle les représentants de la ville peuvent travailler et militer.</p> <p>Limitation de vitesse : La baisse des limitations de vitesse a un impact réel (voir sur https://www.bruitparif.fr/bruitparif/). Ainsi sur la zone 5, la baisse de la vitesse (de 70 à 50Km/h) pourrait limiter fortement les brusques accélérations des véhicules et aurait un impact positif pour les riverains, notamment pour le quartier du Berceau et la traversée du village via CD 58.</p> <p>Alternatives aux ralentisseurs : La mise en place de ralentisseurs (ou coussins berlinois...) a un impact positif sur la vitesse, mais ils sont également source de nuisances sonores. Selon les configurations des voies, des études pourraient les remplacer par la mise en place d'écluses, de chicanes ou réduction de la largeur des voies, de réduction du nombre de voies de circulation (de 2 fois 2 voies à 1 fois 1 voie)...</p> <p>Mise en place de radars pédagogiques : Pour limiter la vitesse, moins de vitesse, moins de nuisance, les radars pédagogiques permettent de faire prendre conscience aux automobilistes de leur vitesse réelle.</p> <p>Mise en place de feux intelligents qui passent au rouge en fonction de la vitesse des véhicules, malheureusement ils seraient encore illégaux à ce jour (voir sur le site Capital)</p> <p>Modification des enrobés : Pour limiter l'impact sonore, des enrobés spécifiques peuvent être mis en place (voir site BruitParis)</p> <p>Lutter contre les véhicules bruyants: Des équipements « Méduses » peuvent détecter les véhicules trop bruyants (particulièrement certains 2 roues). à voir sur le site BruitParis</p> <p>Limiter les routes à 2 voies en ville: Bien que ces doubles voies soient confortables en période d'affluence, elles génèrent également des excès de vitesse. Elles doivent être remises en cause et étudiées au cas par cas afin de préserver la fluidité de circulation en heure de pointe.</p> <p>Isolation des bâtiments: L'isolation des façades permet de réduire significativement les nuisances sonores dans nos logements. Une politique d'accompagnement des particuliers permettrait de généraliser ces isolations.</p> <p>JC</p>	<p>A partir des résultats de la cartographie, l'ensemble des habitations et établissements supposé en dépassement de seuil a été repéré. Un regroupement par voies a été réalisé. L'ensemble de ces zones est présenté sur la carte n° 9 page 34.</p> <p>Il est possible de retrouver, par exemple, l'avenue Marcel Dassault ou encore la N10.</p> <p>Certaines zones mentionnées dans l'observation ne présentent pas de bâtiments en dépassement de seuil réglementaires.</p> <p>Plusieurs des actions proposées dans cette observation vont dans le même sens que celles présentées au PLD, telles que :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Améliorer l'offre de transports collectifs - Réorganiser le réseau de bus - Adapter la ville aux transports en commun - Rendre la voirie cyclable - Réaliser un plan intercommunal de stationnement, - ...

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
50	GUYANCOURT	Bruit routier			Particulier	Je constate un développement continu des nuisances sonores de la circulation routière. En permanence notre environnement est saturé par un bruit de fond important de circulation. Énormément de camions et de bus. Notre ville est saturée par les allers retours des personnes travaillant en entreprise. Des milliers de salariés de Bouygues, Renault et de nombreuses entreprises circulent sans cesse dans notre ville. L'air est pollué et le bruit continu est une aberration. Toujours pas assez d'offres de recharges électriques en ville, facilement accessible. J'ai envie de quitter la ville à cause de cela et pour préserver ma santé et ma qualité de vie.	Une majorité des actions prévues dans le cadre du PLD ainsi que celles prévues au PLUi contribueront à une réduction des nuisances sonores. SQY va prochainement se saisir de la compétence pour l'installation de recharge de véhicules électriques, ce qui devrait se traduire par un déploiement de bornes de recharges à l'échelle de l'agglomération et faciliter l'usage des véhicules électriques moins bruyants.
7	VOISINS LE BRETONNEUX	Bruit routier - 2 roues			Particulier	Je réside au Centre Village de Voisins le Bretonneux. C'est assez calme en général. Le calme est malheureusement rompu de façon brutale par les traversées du Village par des motos mal réglées qui se dirigent vers la Vallée de Chevreuse en période de beau temps. Ces motos au pot mal réglé nuisent à la tranquillité de nos balades en Vallée également. Nous aimerions un respect de la législation afin que le niveau sonore de certains de ces véhicules ne dépasse pas la tolérance permise. Merci à nos amis les motards de faire régler vos engins. Pourrait-il être mis en place des mesures de bruit ?	Cela relève des compétences du Maire. La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021. Il est à noter que la RD91, avenue de la Pyramide, subit également fortement le bruit des nombreuses motos qui vont et viennent vers la vallée de Chevreuse le week-end. Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.
48	GUYANCOURT	Bruit routier - Ambroise Croizat - 2 roues		SQY	Particulier	la circulation dans la rue Ambroise Croizat à Guyancourt est importante aux heures classiques...On peut (doit) s'y faire...Cependant il existe des nuisances sonores insupportables dues aux engins à deux roues pilotés de manière irresponsable. Sans aucune répression (!?!). Est-il envisageable d'automatiser le relevé des infractions comme cela se fait pour la vitesse ? N'étant, par nature pas répressif mais plutôt préventif et éducatif, je dois avouer que dans le cas des nuisances sonores dues aux engins motorisés. Bien cordialement daniel GENTON	Cela relève des compétences du Maire. La rue Ambroise Croizat a déjà fait l'objet de nombreux aménagements ces dernières années (réfection de la voie, zone 30, éléments ralentisseurs, radars pédagogiques etc.) pour limiter la vitesse des automobiles et des deux roues, sécuriser les cheminements des piétons et limiter les nuisances sonores. Un rappel des bonnes conduites peut de nouveau être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre. L'aménagement de la voirie est en revanche de la compétence de l'agglomération, qui devra veiller à ce qu'il réponde bien aux besoins des habitants.
24	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	Bonjour, je ne puis donner mon approbation au projet de PPBE de SQY pour les raisons suivantes: J'habite une maison dans la résidence des Patios en contrebas du boulevard André Malraux et à ce titre, je suis victime, comme beaucoup d'autres habitants riverains (Le Hameau des collines, le Vieux Village) de l'augmentation incessante du trafic routier. Malgré trois pétitions et un historique de cette situation remontant à 1995 (voir le programme du candidat Fourgous), rien n'a été entrepris pour remédier à cette situation. Ou plutôt, si: Un courrier envoyé comme par hasard nominativement aux signataires de la dernière pétition le 2 mars 2020 par le maire d'Elancourt et président de SQY, soit quelques jours avant le 15 mars, 1er tour des élections municipales! Le procédé était pour le moins osé! Nouvelle promesse électorale donc: "J'ai commandé à mes services l'étude d'un mur antibruit spécifique". A noter que cette promesse préélectorale n'intervient jamais que 25 ans après la 1ère du même candidat. Qu'a-t-il fait ou fait faire en 25 ans? Rien. Et en examinant le PPBE de SQY, je constate que toujours rien n'est prévu pour cet axe, alors que dans le PPBEi de janvier 2019 en page 8 au paragraphe VIII ELANCOURT, il était question des nuisances sonores que subissent les habitants du nord du boulevard André Malraux. Sans doute un oubli? C'est pourquoi, tant que le boulevard André Malraux ne sera pas intégré dans ce PPBE, je ne pourrai l'approuver. Chacun a bien compris depuis longtemps que les promesses électorales n'engagent que ceux qui y croient, mais 25 ans de promesses, c'est tout simplement se moquer des électeurs. Didier FOURNERET Ancien Président de l'AFUL Les Patios Président d'Honneur de L'AFUL Les Patios	D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
26	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Se référer à la pétition des résidents quartier du Berceau du 21/01/20 remise à M. Fourgous le 23/01/20 concernant la demande d'un mur anti bruit et anti-pollution. (voir PJ)</p> <p>Réponse de M. Fourgous le 2/03/20 reconnaissant les nuisances sonores causées par le passage des véhicules de la R12 et du le Boulevard André Malraux et s'engageant à faire effectuer "l'étude d'un dispositif anti bruit spécifique" (voir courrier en PJ).</p> <p>Problèmes rencontrés :</p> <ul style="list-style-type: none"> - passage intensif des véhicules jour et nuit (voiture, camion, moto...) - non-respect de la limitation de vitesse (demande radar tronçon) - revêtement de chaussée ancien et donc non adapté au passage intensif - habitation très proche de la route, manque de végétaux pour couper le son <p>Situation en constante dégradation depuis plusieurs années, qui va s'accroître avec les futurs projets comme les travaux d'enfouissement de la N10, commissariat du futur, JO2024 et aménagement du quartier des 4 arbres...</p> <p>Qualité de vie détériorée, mal être, stress et perte de valeur de notre maison.</p> <p>Il est urgent de trouver des solutions pour retrouver une qualité de vie à Elancourt Village</p> <p>Merci, Cordialement</p>	
27	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Je ne peux approuver lePPBE car:</p> <p>Les nuisances concernant le Bd André MALRAUX du Rd point de LAUBACH à TRAPPES ne sont plus prises en compte et pourtant!:</p> <p>Monsieur FOURGOUS, Maire d'Elancourt et Président de SQY vous aviez promis:</p> <ul style="list-style-type: none"> -En 1995, en tant que candidat , vous avez dans votre programme, fait un copier-coller du programme du Maire de l'époque concernant le déplacement de l'accès au Bd A.Malraux venant de la RN 12 qui deviendrait alors une piste cyclable. - Une butte de terre avait alors été réalisée le long du Bd, mais n'a jamais été terminée, (manque de terre certainement) ?De toute façon elle n'apporte pas grand-chose. -En 2019 SQY a fait effectuer des mesures de bruit sur 24 heures au niveau de mon pavillon: Mesures prouvant les valeurs des nuisances sonores !!! <p>RIEN n'a été fait en 25 ans</p> <p>Quand pensez-vous tenir vos promesses !!! Même si maintenant vous n'habitez plus les Patios</p> <p>ROCHE André Elancourtois depuis 1970</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
28	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Madame, Monsieur,</p> <p>Voilà plus de 20 ans que nous nous plaignons du bruit causé par la circulation sur le boulevard André Malraux à Elancourt, dans la partie qui longe notre résidence, entre les ronds-points de Laubach et de la Boissière. Ce bruit est particulièrement gênant à la belle saison, quand nous aimerions pouvoir profiter de nos jardins ou simplement laisser les fenêtres ouvertes. A certaines heures de la journée, surtout quand le vent souffle dans notre direction, nous sommes obligés de rentrer et de fermer les fenêtres.</p> <p>Voilà également plus de 20 ans qu'on nous promet de traiter ces nuisances. J'ai signé plusieurs pétitions, et malgré les promesses des élus, rien de concret n'a été réalisé afin de minimiser les bruits. Au cours du temps, le boulevard est devenu de plus en plus « passant ». On n'a plus l'impression de vivre dans un « village », avec tous ces véhicules (voitures, camions, motos...) qui circulent, souvent sans respecter la limitation à 70 km/h, et qui engendrent une pollution croissante pas seulement sonore. On n'ose imaginer ce qu'il adviendra du trafic lors des travaux sur la RN à Trappes (détournement de la circulation)...</p> <p>Le présent projet de PPBE porté à la connaissance des habitants n'évoque aucune solution pour atténuer les nuisances aux abords de notre résidence, malgré les promesses de la municipalité de faire étudier un mur en gabions. Une fois de plus, nous avons l'impression que personne ne s'intéresse sérieusement à ce problème, pourtant connu du maire d'Elancourt depuis...25 ans !</p> <p>Anne Marie SICHEL Résidence les Patios - Elancourt</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
42	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	SQY	Particulier	<p>Bonjour, résidant près du parc France Miniature, nous avons remarqué un changement brutal dans le mode de circulation ces dernières années. En effet, les routiers préfèrent sortir de la N12 et passer par le boulevard André Malraux jusqu'au niveau de la commanderie pour récupérer la N10 et éviter les bouchons à l'entrée et à la sortie de Trappes. Du matin au soir, les camions en tous genres des livreurs très pressés aux routiers très chargés passent par cette "déviation bison futé" grâce à Waze et autres GPS!!</p> <p>L'arrivée au rond-point de Laubach se fait de façon brutale et les conducteurs inconscients sur ce boulevard avec des vitesses proches des 100KM/H (encore plus vite que sur la N10 ou N12). Un radar mobile serait même conseillé pour limiter les chocs / accidents au niveau du rond-point. Les conducteurs ne s'arrêtent même plus pour laisser passer les enfants qui se rendent à l'école du berceau (en tous passage du rond-point). Que dire des motards et pilotes du week-end qui se font un plaisir à faire des pointes sur l'axe N12 jusqu'au rond-point André Malraux et pétaradant avec des grosses cylindrées "non homologués".</p> <p>Bref un mur anti-bruit couterait trop chère à mettre en place sur ce long boulevard mais des chicanes, radar comme celui qui se trouve proche de la Mairie d'Elancourt, des ralentisseurs comme ceux mis en place à Maurepas seraient une bonne avancée en matière pour limiter et réduire le bruit sur ce boulevard devenu malgré nous une N10/N12 BIS.</p>		
45	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux		SQY	Particulier	<p>Depuis 1988 nous habitons la résidence Vieux Village construite au débouché de la N12 à l'entrée d'Elancourt Village. Au fil des années nous constatons que le trafic routier sur cet axe est de plus en plus important et ne cesse de croître du fait de l'urbanisation continue sur Elancourt et Maurepas. Cet axe est aussi utilisé pour éviter les autres grands axes (RN10 et RN12). En conséquence la nuisance sonore au niveau de la résidence est de plus en plus importante et continue à toute heure de la journée et de la nuit. Des demandes de mur antibruit ont été faites auprès de la municipalité sans succès et une pétition a été remise à Monsieur FOURGOUS le 23 janvier 2020 pour renouveler cette demande mur anti-bruit et anti-pollution.</p> <p>Aujourd'hui nous renouvelons notre demande pour qu'elle soit prise en compte dans les actions du PPBE.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
20	ELANCOURT	Remarques générales - Bruit routier	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Il faut habiter ce quartier pour ressentir les nuisances, qui depuis 25 ans pourrissent la vie des riverains du boulevard André Malraux et des résidences avoisinantes. Et d'année en année, malgré 3 pétitions, cela s'accroît ostensiblement et ce n'est plus une simple gêne passagère pour les habitants lorsque circulent à quelques dizaines de mètres de leurs habitations et jardins, des poids lourds de plusieurs centaines de chevaux ou des motos aux pots d'échappement trafiqués. Les nuisances routières sont à présent abordées lors des négociations des biens et elles pénalisent les vendeurs.</p> <p>Nous vivons sur une « Terre d'innovations » qui fait établir des plans de ceci et de cela, qui projette de construire un SupraSQy qui coûte des millions d'euros, qui rêve d'organiser des activités sportives olympiques qui coûtent également des millions d'euros et qui oublie que ces concitoyens payent des impôts, non pas pour des jouets éphémères et inutiles, mais pour leur confort et leur sécurité.</p> <p>Alors pourquoi n'est-on pas en capacité de régler les problèmes : - En faisant simplement respecter la réglementation (vitesses, bruits des motos, limitation en tonnage) ? - En rénovant les revêtements de voiries comme cela se pratique ailleurs ?</p> <p>Dans le présent projet de PPBE, il n'y a aucune mention d'études d'un mur anti bruit le long du bd. A. Malraux (promesse écrite du maire début mars 2020), et certaines zones dites de « ressourcement-espaces verts à protéger » existantes dans le précédent PPBE ont simplement disparues de la nouvelle version.</p> <p>C'est pour l'ensemble de ces motifs que je ne suis pas favorable à la version proposée de ce projet de PPBE soumis à la consultation des habitants.</p> <p>Pascal ROSSI ELANCOURT Question subsidiaire : A l'occasion des travaux sur la RN10, les itinéraires de contournement ont-ils été étudiés de manière à ne pas s'ajouter aux nuisances existantes à Elancourt comme dans d'autres communes concernées ?</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
40	ELANCOURT	Bruit routier - R12		SQY	Particulier	<p>Bonjour Nous habitons depuis 32 ans au 26 rue du capricorne à Elancourt. A l'extrémité de mon jardin, passe la route départementale R12 (voir fichier joint). Nous avons constaté une forte dégradation de notre qualité de vie à cause du bruit occasionnée par cette route .Cet axe permet aux personnes venant de Paris ou de Dreux de rejoindre Elancourt et Maurepas ainsi que France Miniature (quand le parc est ouvert) Il y a sans cesse des voitures, des camions ainsi que des motos qui nous obligent à ne pas profiter de notre jardin la nuit, l'été, les fenêtres doivent être fermées hermétiquement Une pétition a été faite au niveau de notre résidence et de la résidence voisine, pour le moment sans conséquence bien que le maire mr Fourgous soit conscient du problème mais la route est une route départementale</p> <p>Vu la géographie des lieux, serait-il possible de faire comme sur la nationale 10, un mur de pierres (voir fichier joint) suffisamment haut pour que l'on retrouve une certaine sérénité à vivre à Elancourt</p> <p>Merci d'avance si vous pouvez avoir une action</p> <p>Cordialement Gilles et Véronique PILLET</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
46	ELANCOURT	bruit routier - R12		SQY	Particulier	<p>Bonjour, habitant depuis 6 ans à Élancourt Village (chemin des cotes), les nuisances sonores de la R12 sont jour et nuit. Tant par les camions en pleine accélération pour monter la cote, les jointures du pont trop bruyantes, les motos qui se font plaisir. La limitation de vitesse n'est absolument pas respectée.</p> <p>La construction d'un dispositif anti-bruit s'impose pour quiétude d'Élancourt village.</p> <p>De plus, je confirme l'extrême dangerosité du rond-point de Laubach. Les véhicules ne respectent pas les passages piétons, ne s'arrêtent pas pour laisser passer les enfants qui se rendent aux arrêts de bus.</p> <p>Pour nos enfants et pour l'ensemble des piétons, il est urgent de sécuriser ce rond-point. Faut-il qu'il arrive un drame pour faire bouger les choses ?</p>	
57	ELANCOURT VILLAGE	Bruit routier - R12	R12		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Merci de nous donner la possibilité de nous exprimer en ce qui concerne les nuisances sonores.</p> <p>Je réside depuis 8 ans sur Elancourt Village à proximité de l'ancien centre aéré Jean Baptiste Charcot, la R12 passe juste au-dessus.</p> <p>Je souhaite insister LOURDEMENT sur la R12 dont le trafic routier est en constante augmentation de jour comme de nuit.</p> <p>Le bruit qui en résulte touche l'ensemble des pavillons qui jouxtent l'entrée d'Elancourt Village : route de Trappes, impasse du Sauvageot et chemin des Côtes (situé sur le versant opposé au lotissement le Vieux Village photo 1 en PJ).</p> <p>D'autre part le pont qu'emprunte cette R12 au niveau d'Elancourt Village et qui surplombe la route de Trappes D23 joue un effet caisse de résonance. Il reçoit, amplifie et propage le bruit, notamment avec les poids lourds de plus en plus nombreux.</p> <p>La photo 2 en PJ représente le point de départ du bruit. Le repère étant le rail de sécurité car il n'y a ensuite plus de remparts naturels (butte de terre). C'est dommageable pour les habitations, les piétons (parcours pédestre ville d'Elancourt borne 65) très fréquenté le week-end, mais aussi par les vélos car cela permet de relier le Village à la Clef St Pierre en évitant la dangereuse route des gâtines.</p> <p>Un mur antibruit comme annoncé par Monsieur Fourgous dans le courrier en pièce jointe de mars 2020 aurait donc un vrai sens GLOBAL pour la qualité de vie des Elancourtois.</p> <p>Je reste à votre disposition pour vous éclairer sur place si besoin.</p> <p>Cordialement</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
54	ELANCOURT	Bruit routier - R12 - André Malraux	R12 - André Malraux	SQY	Particulier	<p>Bonjour, Comment approuver un plan qui ne prend pas en compte les nuisances journalières que nous subissons tous les jours ? Je réside depuis 2006 dans la résidence des Patios à Elancourt. Depuis, la pollution et les nuisances sonores n'ont cessé d'augmenter d'année en année au rythme de l'augmentation du flux de circulation. Ces nuisances sont liées à la circulation sur le Boulevard André Malraux et sur la R12, cette magnifique rocade restée inachevée. De plus dans l'environnement très proche nous sommes entourés par 3 ponts qui apportent à eux seuls une quantité de nuisance non négligeable. Le nombre de poids lourds qui transitent a augmenté notamment depuis l'installation, dans la zone industrielle de Trappes-Elancourt, de sociétés de transport et de l'entrepôt Auchan. Il est à noter d'ailleurs que cette zone était équipée de ligne de chemin de fer pour le ferroutage que l'on s'est empressé de démolir à la construction de ces nouveaux bâtiments. Qui a donné son accord pour ces installations ? Qui a validé les permis de construire en acceptant la destruction de ces voies ferrées ? Il aurait été, il me semble, plus judicieux que ce genre d'activité soit implanté dans une zone moins enclavée. Désormais, tous les matins de jours œuvrés, Elancourt a droit à son lot de bouchon. Monsieur le Maire ne peut s'en rendre compte puisqu'il ne réside pas dans sa ville, il est bien loin des préoccupations des résidents, confortablement installé dans son cocon doré. Des actions ont été menées, à plusieurs reprises, pour signaler toutes ces nuisances mais à ce jour rien, rien n'a été fait, rien n'a été pris en compte. Alors il y a bien les promesses électorales, les études qui sont faites et qui sont très couteuses. En attendant les rapports on laisse filer le temps, le temps d'une mandature par exemple. Il faudrait prendre en compte dans ces études que les situations se dégradent plus vite que les rapports ne sont livrés. Alors on nous met en avant le manque de moyens financiers. • Combien a coûté la construction et l'aménagement du vélodrome, qui, de plus, est un gouffre financier ? • Combien va coûter, au final, l'aménagement de La Revanche pour 2024 et son entretien par la suite, à moins que la décision ne soit déjà prise de la laisser se dégrader. Aujourd'hui elle ne coûte rien et elle ravit les marcheurs qui la gravissent, gratuitement. Il y aura quoi ensuite ? Des motos ? Des vélos, trottinettes, gyroroues, gyropodes et autres engins électriques ? Adieu la tranquillité de nos belles balades !! • Combien ont coûté l'aménagement des luxueux ronds-points sur Elancourt ? Notamment celui de la mairie avec sa fontaine et ses lions qui l'entourent, sans oublier sa couronne royale l'hiver. Cela fait rire mes amis quand ils le découvrent, moi je trouve cela pathétique. Bien sûr il faut y ajouter l'entretien quotidien. • Combien va coûter la construction du commissariat « Du Futur » sans oublier tous les travaux engendrés ? Que vont devenir les bâtiments du commissariat actuel ? Ne suffisent-ils pas tout simplement moyennant une restauration ? Sont-ils actuellement tous utilisés ? Quel impact aura-t-il sur les nuisances sonores ? La liste pourrait être encore beaucoup plus fournie. Les moyens financiers ils existent bien. Il ne faut pas qu'ils soient investis dans des équipements inutiles ou éphémères au grés des caprices. Dans notre cas, il n'y a que la construction d'un « vrai » mur anti-bruit qui sera efficace et durable dans le temps. Dans l'attente je redoute la période à venir, celle de l'aménagement de la N10 qui durera sept longues années et qui ne résoudra en rien les problèmes de circulation, de bruit et de pollution. QUE FAUT-IL FAIRE, BON SANG, POUR ETRE ENTENDU !!! ??? Alain Lesauvage 5 rue des Bergeronnettes 78990 Elancourt</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
68	ELANCOURT	Bruit routier - R12 - RD23	RD23 - R12		Particulier	<p>J'habite dans la résidence du vieux village à Elancourt, à proximité du tronçon de la R12 qui passe au-dessus de la RD23. Depuis que je télé-travaille, je peux observer les nuisances sonores et vibratoires toute la journée. Le bruit continu du trafic ainsi que les pics sonores et vibratoires liés au passage sur cette voie sont très désagréables voir pénibles à supporter à certains moments, surtout quand mes murs vibrent au passage d'un camion. La cause principale de ces nuisances semble venir de la circulation sur le pont. Pendant le 1er confinement j'ai pu expérimenter avec plaisir la vie chez moi avec moins de nuisance car moins de trafic. J'aspire à retrouver ce niveau de bruit. Je comprends que le traitement phonique de cette zone dans laquelle se trouve ma résidence n'est pas prioritaire car les mesures montrent un niveau en dessous du seuil réglementaire des 65dB (« zone modérée ») mais à la longue le bruit est usant. Je pourrais bien sûr me dire que je pourrais vendre ma maison et aller m'installer ailleurs où il y aurait moins de nuisance sonore mais ce n'est pas possible actuellement. Alors j'ai un souhait à formuler : s'il vous plaît faites quelque chose pour résoudre le problème ou à minima améliorer la situation ; ne relayer pas une fois de plus le traitement cette zone dans la liste des zones à traiter plus tard s'il reste du budget où à remettre en discussion sur la table au prochain plan dans 5 ans. Les experts technique dans ce domaine pourront peut-être même trouver des solutions peu coûteuses : par exemple limiter la traversée du pont pour les gros camions, modifier les limitations de vitesse pour fluidifier la circulation et donc limiter le bruit, mettre une végétation filtrante, etc...Pas mal d'idées ont été avancées. J'espère juste que les expérimentations seront mis en œuvre et que des solutions, même imparfaites seront appliquées. Je vous remercie par avance de la prise en compte de mes observations.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
61	ELANCOURT	Bruit routier - André Malraux	Boulevard André Malraux		Particulier	<p>Je demeure à Elancourt, résidence des Patios, depuis 1975. J'ai assisté au cours des 45 dernières années à une dégradation progressive de l'environnement et à la détérioration de la qualité de vie dans cette ville dont nos élus nous ont tant vanté le caractère rural.</p> <p>De la ruralité il ne reste rien. Les chantiers immobiliers qui sortent de terre de partout ne font qu'augmenter le trafic routier alors que les infrastructures routières demeurent inchangées.</p> <p>Les nuisances qu'il génère, bruit et pollution, sont entre autres devenues insupportables sur le boulevard Malraud qui longe notre résidence. La crise sanitaire que nous traversons n'a fait qu'intensifier le phénomène sans que je puisse l'expliquer. Il n'était déjà plus possible de profiter de son jardin ni de laisser les fenêtres ouvertes car le trafic est le plus souvent ininterrompu. Et le nombre de camions circulant sur cette voie est impressionnant! Fait nouveau, le bruit de la circulation est désormais perceptible fenêtres fermées. Aux heures de pointe il est difficile de traverser le rond-point de Laubach comme celui du vieux village ce qui atteste également de la densité du trafic.</p> <p>Elancourt présente aujourd'hui tous les inconvénients d'une banlieue de la grande couronne sans offrir les avantages d'une vraie ville avec un cœur de cité vivant et dynamique.</p> <p>Il est indispensable de remédier sans plus attendre au problème des nuisances sonores et de pollution liées à une circulation routière intensive. Une réfection de la chaussée du boulevard Malraux nous a été annoncée. Le coût en est très élevé et sa programmation bien trop lointaine. Des mesures moins coûteuses et plus rapides à mettre en place sont envisageables. Pourquoi ne pas abaisser la vitesse sur cette portion du boulevard alors que de l'autre côté du rond-point de Laubach la vitesse y est limitée à 50 à l'heure? Aux portes d'Elancourt la ville de Plaisir a protégé les riverains avec des murs antibruit. Pourquoi ne pas mettre cette solution en œuvre? Les impôts locaux sont élevés dans notre commune, à ce titre aussi les administrés sont en droit d'attendre une résolution du problème. De tous bords on ne parle plus que d'écologie, à quand le passage à l'acte?</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit réalisée par BruitParif, ainsi qu'une mesure acoustique de 24h réalisée près du boulevard André Malraux, les habitations situées dans la résidence Les Patios sont effectivement soumises à des nuisances sonores du bruit routier avec la R12 et le boulevard André Malraux. Cependant, les résultats de la cartographie et des mesures acoustiques montrent que les niveaux sonores sont inférieurs au dépassement de seuil réglementaire.</p>
75	ELANCOURT	Bruit routier - vibrations	Boulevard André Malraux	SQY	Particulier	<p>Le bruit des véhicules passant au niveau du pont est très présent lorsque nous sommes sur notre terrasse.</p> <p>De plus, lors de passage de poids lourds, nous entendons des vibrations dans les murs, qui nous semblent liées aux vibrations du pont.</p>	
58	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue de l'Europe	Avenue de l'Europe		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>La source de bruit la plus pénible dans mon quartier est celle venant de la circulation automobile et des motos. La vitesse est limitée à 50 km/h dans l'avenue de l'Europe. Qui respecte cette limitation? A quoi bon édicter des limitations si personne ne les fait respecter? Où sont les policiers? Pourquoi, en plein confinement, a-t-il fallu supporter des rodéos nocturnes à moto, faits en toute impunité?</p> <p>Puisque dans ce pays, la police est invisible, alors il faut des dispositifs de ralentissement vraiment efficaces et des contrôles de vitesse automatiques. Certains maires se donnent vraiment les moyens de lutter contre ces incivilités: par exemple la mairie de Buc, où les dispositifs de ralentissement me semblent dissuader les plus inconscients.</p> <p>Il serait bon que les actuels élus de la CASQY s'en inspirent.</p> <p>Christophe Derras</p>	<p>Cela relève des compétences du Maire. La Police Municipale de Guyancourt effectue régulièrement des interventions sur la voie publique en relation avec ce type d'infraction.</p> <p>Depuis le début de cette année, 15 interventions ont été effectuées, 5 conducteurs de mini-motos ont été interpellés en un mois dans plusieurs quartiers de la ville, grâce à un travail conjoint entre la Police Municipale et la Police Nationale. Quatre engins ont également été mis en fourrière. Cependant, l'action répressive de la Ville est limitée puisque le Maire n'est ni responsable des lois qui limitent l'action de la police sur ce phénomène, ni responsable des décisions de justice qui peuvent être rendues à l'issue de procédures entamées pour ce genre de fait.</p> <p>Un courrier, signé de François Morton ainsi que des autres Maires de SQY, a été adressé à Monsieur le Ministre de l'Intérieur pour lui rappeler que les municipalités ne pouvaient agir qu'avec les moyens mis à leurs dispositions. Nous venons d'être informés que la circonscription de sécurité publique dont dépend Guyancourt va connaître en 2021 une augmentation de 23 policiers.</p> <p>La Ville de Guyancourt poursuivra par ailleurs ses actions de sensibilisation et de répression pour limiter les nuisances, qu'elles soient d'ordre sécuritaire ou sonore.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
55	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes - 2 roues	Avenue des Garennes		Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Sans nul doute que la communauté SQY procède à une évaluation de l'intensité du trafic routier et des nuisances sonores qu'il induit. Sans nul que cette évaluation a permis de faire le constat qu'il avait considérablement augmenté sur certains axes. L'avenue de Garennes à Guyancourt fait sans doute partie de ces axes.</p> <p>En effet cette avenue à 2x2 voies est bordée pour une petite partie par quelques entreprises coté " Batterie" puis jusqu'à Montigny et Voisins par de l'habitat composé de petits immeubles (Guyancourt-Les Saules) et de maisons (à Guyancourt quartier des Saules et Garennes .). Cette partie de l'avenue particulièrement "roulante" produit les nuisances sonores les plus lourdes.</p> <p>Les nuisances sonores sont insoutenables dès que fenêtres et portes de jardin sont ouvertes. Outre les contrevenants qui passent sur l'avenue à très vive allure (alors que la vitesse est limitée à 70km/h) parfois en 2 roues particulièrement bruyantes ou bolides, le trafic est intense même le we.</p> <p>En plus de la dégradation de l'air et des poussières noires à l'intérieur des habitats les nuisances sonores ne sont pas traitées par SQY alors que de nombreux habitants en souffre. De plus cet axe, l'avenue des Garennes coupe Guyancourt malgré la passerelle de Bouviers et les ronds- point surélevés.</p> <p>Propositions:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Faire respecter les limitations de vitesse et normes en matière de pollution sonore des véhicules à moteur sur l'avenue des Garennes - Projet de couverture de l'avenue des Garennes dans sa partie Guyancourt-Les Saules/Garennes - Sur la partie couverte qui reliera plusieurs quartiers de Guyancourt création d'espaces verts, piste cyclables, sentiers, squat park, etc - Assainissement de l'air par des puits de carbone proposés par Suez et la start-up Fermentalg (voir Gare de Poissy,Alésia, Colombres, etc..). <p>En espérant être entendu voire sollicité pour un éventuel projet</p> <p>Cordialement, B.FEERSPIL</p>	L'axe des Garennes est effectivement une voie stratégique d'écoulement du trafic à l'échelle de SQY. L'évolution à venir du parc automobile vers des motorisations électriques réduira les émissions de polluant et le bruit. Par ailleurs, les actions prévues au PLD telles que l'amélioration de l'offre des transports collectifs et la réorganisation du réseau de bus permettront de réduire encore les nuisances. A noter que le réseau de bus amorce actuellement une transition vers des énergies propres.
53	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes et de l'Europe	Avenue des Garennes et de l'Europe	SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>A lire le plan mis à disposition, je m'étonne que les deux avenues les plus passantes sur Guyancourt/Montigny et en particulier les zones non pourvues d'équipements anti-bruit (c'est le cas, av de l'Europe, au-delà de l'étang du Moulin à Vent vers l'est, par exemple) ne soient pas considérées niveau priorités.</p> <p>Elles passent même, dans le secteur, derrière le Bd Beethoven qui ne supporte pas vraiment les mêmes trafics: Pour ce dernier, si des mesures ont été faites, elles ont pu être perturbées par les rodéos nocturnes de moto-cross et super-car louées par les caïds locaux, problème qui devrait trouver d'autres solutions...</p> <p>Niveau avenue des Garennes, les mesures de trafic datent également de 2013. Certes, dans la période actuelle, les ré-estimer est difficile mais il est quasiment certain qu'elles ne sont plus réalistes. De plus, des aménagements sont prévus au nord afin de fluidifier les accès depuis la N12: On voit donc se dessiner entre A12/N12/Garennes/D36 un axe desservant le plateau de Saclay en plein aménagement. Depuis la N10, via l'avenue de l'Europe, le trafic ne peut aussi que croître à court terme vers le plateau de Saclay.</p> <p>Étant à la croisée des avenues des Garennes et de l'Europe, je ne peux donc que m'étonner de voir que rien ne sera fait du côté ouest du rond-point/échangeur Garennes/Europe (le seul avec des habitations proches), comme cela a déjà été fait depuis longtemps côté est (au-delà de l'étang du Moulin à Vent), surtout avec l'évolution prévisible du fait des aménagements en cours ou prévus alimentant ces axes majeurs.</p> <p>Cdt.</p>	Le nouveau schéma directeur va renforcer dans le secteur le réseau cyclable en vue de permettre un meilleur de report modal vers les modes actifs. Pour finir, les contrôles de vitesse devront être probablement renforcée par la police municipale pour faire respecter les vitesses.
59	GUYANCOURT	Bruit routier - Avenue des Garennes et de l'Europe	Avenue des Garennes - Avenue de l'Europe	SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Habitante du quartier des Garennes à Guyancourt depuis plus de 20 ans, je constate une augmentation très importante du bruit venant à la fois de l'avenue des Garennes et de l'avenue de l'Europe. J'aimerais que des murs végétaux ou autres matériaux ou couvertures de ces avenues soit faite car la nuisance sonore devient intolérable et entraîne fatigue, énervement en plus de la nuisance pollution.</p> <p>Sans solutions de votre part, nous envisageons un déménagement dans les années à venir.</p> <p>Cordialement</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
67	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - Avenue Nicolas About, de l'Europe	Avenue Nicolas About	SQY	Particulier	Bonjour, Nous espérons qu'une solution sera trouvée à l'issue de cette consultation pour une isolation sonore de l'axe entre l'avenue Nicolas about et avenue de l'Europe, très fréquente tout au long de la journée avec un pic aux heures de pointe. Merci	D'après les résultats de la cartographie de bruit, des habitations ont été repérées en dépassement de seuil potentiel. Seulement 2 habitations ont été repérées aux abords de l'Avenue Nicolas About et également 2 près de l'Avenue de l'Europe. Au regard, des résultats de la hiérarchisation des zones à enjeux, ces deux infrastructures sont bien identifiées comme des zones à enjeux "grandes infrastructures" mais n'apparaissent pas comme étant des zones à enjeux prioritaires. De plus, les 2 constructions le long de l'avenue About semblent être des abris de jardin en fond de parcelle.
30	ELANCOURT	Bruit routier - Boulevard du 8 mai 1945	Boulevard du 8 mai 1945	SQY	Particulier	Bonjour, J'ai 2 remarques et propositions. 1. Sur Elancourt et le boulevard du 8 mai 45 et son prolongement vers le boulevard du 19 Mars 1962 (vers Maurepas). Cette voie est à double voie, et génère ainsi beaucoup de bruit, car les automobilistes se dépassent à grande vitesse. Au-delà du danger, cela augmente les régimes moteurs. Une solution simple et peu coûteuse pourrait être de condamner une voie, et de la réserver aux Bus, Taxis et vélo. L'expérience avait été tentée cet été, mais non reconduite (je n'ai pas compris pourquoi). 2. Dans le village, le revêtement fait beaucoup de bruit, surtout lorsqu'il pleut (je l'ai constaté lors de balade à pied et à vélo). Il y a aussi quelques camions qui passe (alors que c'est interdit). Des contrôles radars ou de tonnage automatiques devraient dissuader les comportements à risque et bruyant. Je vous remercie pour cette possibilité offerte de nous exprimer, nous citoyens de SQY. Loïc Bouquet	Cela relève des compétences du Maire. Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre. Les actions prévues peuvent permettre de réduire les nuisances routières du boulevard du 8 mai 1945 et du boulevard du 19 Mars 1962.
72	GUYANCOURT	Bruit routier - Boulevard Jean Jaurès - transport en commun	Boulevard Jean Jaurès	SQY	Particulier	Bonjour, nous avons contacté SQY pour signaler le bruit croissant sur le boulevard Jean Jaurès de Guyancourt, et le responsable nous a répondu que nous avions choisi de vivre en ville et que nous devions assumer. Or, notre résidence a été construite en 1976 et Guyancourt était un bourg de 2000 habitants. Nous y habitons depuis 1986 et nos voisins Boudeville depuis 1976. Depuis, un classement bruit a été créé pour les nouvelles constructions mais rien n'a été prévu pour protéger l'habitat existant. Principales nuisances pour nous : l'arrêt de bus Gérard Philippe (dont nous demandons le déplacement depuis 7 ans) et les camions qui traversent Guyancourt sans raison de desserte (c'était interdit lorsque nous avons acheté). cdt Catherine Allory	Les actions prévues au PLD telles que l'amélioration de l'offre des transports collectifs et la réorganisation du réseau de bus permettent de réduire les nuisances. La création de la piste cyclable en 2020 sur cette section de l'avenue Jean Jaurès s'est aussi accompagné de la pose d'éléments ralentisseur afin de réduire les vitesses et doit permettre ainsi de réduire le bruit à double titre : les vitesses et une offre cyclable et piétonne offrant des possibilités de report modal vers les modes actifs. La modernisation du matériel roulant des transporteurs (bus électrique ou à gaz) réduira significativement les nuisances sonores que peuvent ressentir les riverains au droit de l'arrêt bus.
47	MAUREPAS	Bruit routier - CD13		CD - SQY	Particulier	Bonjour, Nous avons constaté de plus en plus de nuisances sonores sur le CD13 depuis la construction de "l'ECO QUARTIER" : résonances dans les nouveaux bâtiments, beaucoup plus de circulation, limitation de vitesse non respectée, beaucoup plus de camion, etc..... Avez-vous réalisé des mesures de nuisances sur le CD13 avant et après toutes ces constructions et le bétonnage de toutes les surfaces de la zone artisanale ?	Dans le cadre du PPBE, aucune mesure acoustique n'a été réalisée dans ce quartier.
52	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Bruit routier - CD36 - 2 roues	CD36	CD - SQY	Particulier	Bonjour Rien n'a été fait ni envisagé contre l'augmentation constante de la circulation et donc de la nuisance sonore conséquente, le long du CD 36 entre l'entrée de Voisins/Guyancourt côté Chateaufort et Trappes. Qui plus est, des arbres devenus hauts ont été plantés au départ au niveau Voisins, mais jamais élagués et ils ne combrent pas le bruit mais cachent complètement le soleil. Le week-end ce CD 36 devient une piste d'excès pour les motards (vitesse, motos en dehors des normes sonores). Aucun contrôle ! Aucun ralentisseur ! Différentes demandes à la mairie sont restées sans suite =c'est le problème du département, c'est le problème de l'agglomération...à laquelle siège en bonne position la Maire de Voisins.	D'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique, aucune habitation n'est considérée en dépassement de seuil potentiel le long de la voie RD36. Concernant la végétation présente le long des voies, celle-ci ne peut pas diminuer les nuisances routières mais permet d'en atténuer la perception. Le Conseil Départemental a en charge cette voie (RD), notamment au travers de son propre PPBE. SQY gère uniquement les accotements de cette voie. La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021.

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
62	PLAISIR	Bruit routier - Centre commercial Mon Grand-Plaisir			Particulier	<p>Riverain de la place Ida Nudel à Plaisir, j'attire votre attention sur les nuisances sonores liées à l'augmentation significative de la circulation suite à l'ouverture du centre commercial Mon Grand-Plaisir.</p> <p>En effet la sortie parking " toutes directions" de ce centre dirige un nombre important de véhicules sur la place Ida Nudel et le boulevard Leon Blum provoquant un engorgement constant du rond-point Ida Nudel tous les week-ends. De nombreux automobilistes font un usage intempestif de leur avertisseur lorsqu'ils se retrouvent bloqués.</p> <p>Il en résulte une pollution sonore mais également olfactive pour l'ensemble des riverains du quartier.</p> <p>La solution simple serait de condamner la sortie de ce centre via la rue Pierre Maître.</p> <p>Déjà signalé à la Mairie plusieurs fois sans réponse.</p> <p>Vous remerciant de prendre en compte ce point.</p> <p>Cordialement</p> <p>Christian Hidoine</p> <p>En pj une photo prise un samedi après-midi depuis ma fenêtre</p>	<p>La commune de Plaisir est le gestionnaire de la rue Pierre Maître et la CASQY du Boulevard Léon Blum. Les accès ont dû être étudiés lors du projet (étude d'impact/étude de circulation). Toutes modification des accès/sorties du Centre commercial doit faire l'objet d'une étude de trafic avant toute décision (commune, SQY, CC, secours...).</p>
69	ELANCOURT	Bruit routier - chicanes			Particulier	<p>Il n'y a pas de nuisances sonores là où j'habite.</p> <p>Je souhaite attirer votre attention sur les chicanes, suite à des observations ailleurs : si elles ne sont pas extrêmement bien signalées en amont et sur place, on peut ne pas les voir et buter dessus. Peut-être faudrait-il les surélever ?</p>	<p>Cet avis ne concerne pas directement une question acoustique, mais relève plus d'un problème de sécurité routière. La mise en place de ces aménagements est décidée par le gestionnaire de la voirie et suppose certaines précautions (faisabilité technique selon les caractéristiques de la voie, fluidité du trafic, ralentisseurs ne provoquant pas de bruit supplémentaire...).</p>
60	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - Général Leclerc, N10 - Bruit ferroviaire	Avenue Général Leclerc - N10		Particulier	<p>L'avenue du général Leclerc sont très passantes et génératrice de bruit côté hameau de Montigny-le-Brettonneux (entre plus d'autres localités dans Montigny.)</p> <p>Je me demande si cela serait envisageable d'augmenter la végétation comme des arbres ou d'autres végétaux afin de réduire le bruit le long de cette voie ?</p> <p>Egalement Au milieu des voix pourrait être envisager l'ajout de végétation afin de faire barrière au bruit ?</p> <p>La N10 ainsi que le train sont générateur d'un bruit important et continu toute la journée qui devient extrêmement pénible lors de conditions météo défavorables avec du vent et de la pluie.</p> <p>Est-ce que vous envisagez de réduire la vitesse sur la n10 ?</p> <p>Par rapport à la ligne de train est-ce qu'il serait envisageable de construire un mur ou autre solution technique le long de la voie afin de réduire le bruit du passage des trains.</p> <p>Concernant le train également j'ai beaucoup de mal à comprendre pourquoi les trains klaxonne à chaque passage sur la ligne entre trappes et montigny...</p> <p>Merci d'avance pour votre travail afin de réduire cette nuisance qui nuit vraiment à nos vies.</p> <p>Cordialement</p>	<p>La mise en place de végétation au milieu ou aux abords des voies ne diminue pas les nuisances. Cela ne peut qu'atténuer la perception qu'en a le public.</p> <p>Concernant la N10, il appartient au gestionnaire de voie de prendre de telle décision en l'occurrence l'État, qui a son propre PPBE.</p> <p>Il en est de même pour les lignes de train qui sont gérées par SNCF Réseau, qui a son propre PPBE.</p>
51	GUYANCOURT	Bruit routier - Joseph Kessel	Joseph Kessel	SQY	Particulier	<p>Trop de bruit et trop de passage de camion et de bus sur l'avenue Joseph Kessel</p>	<p>Dans le cadre du PLD et de la hiérarchisation viaire, cette voie n'a pas vocation à recevoir une circulation prépondérante contrairement à la RD36 et à l'avenue de l'Europe. A ce titre des actions ont été entreprises sur la portion située à Montigny en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions ont contribué à réduire le bruit routier. Des actions complémentaires sur les autres portions de cette voie pourraient être entreprises à l'avenir.</p>
56	GUYANCOURT	Bruit routier - Joseph Kessel	Joseph Kessel	SQY	Particulier	<p>Habitant depuis 10 ans avenue Joseph Kessel à Guyancourt, j'ai pu constater une augmentation du trafic routier pour se rendre dans les zones d'activités de Voisins le Bretonneux.</p> <p>Les gens préfèrent passer par cette voie et éviter les feux de la D36 qui est parallèle. Il en est de même pour les camions qui passent de plus en plus.</p>	

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
29	ELANCOURT	Bruit routier - N10		Etat	Particulier	<p>Bonjour, Sauf erreur de ma part je ne trouve rien sur l'installation de murs anti-bruit le long de la N10 entre le bassin de la nouvelle Amsterdam et la coulée verte (zone de l'ancien courtepaille)!</p> <p>Je suis surpris car il s'agit de la seule partie de la N10 qui n'a pas été traitée contre les nuisance de cette voie. Tout le reste a déjà été équipé ou le sera lors des réaménagements dû aux enfouissements de cette route, mais rien pour cette section qui pourtant compte de nombreux logements gênés par la N10 ou la voie ferrée.</p> <p>Merci de prendre en considération ma réflexion.</p> <p>Cordialement, David BERREBY</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'État.</p> <p>A ce jour, aucune information venant de l'État nous indique que la mise en place d'un écran acoustique à cet endroit.</p>
31	ELANCOURT	Bruit routier - N10	N10	Etat	Particulier	<p>Bonjour, La butte séparant le square de Volendam de la N10 s'affaisse d'année en année. Quand j'ai emménagé ici, je ne voyais pas le trafic sur la N10. Maintenant, si. Cette "protection" diminuant, les nuisances sonores ont augmenté. A quand la construction d'un mur anti-bruit le long du square de Volendam comme cela a été réalisé à d'autres endroits au bord de la N10? Pourquoi n'y avons-nous pas droit alors que d'autres l'ont? Nous sommes pourtant en bordure également. C'est assez incompréhensible que cette zone n'en soit pas pourvue. Cordialement Florence Faucon</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'État.</p> <p>A ce jour, aucune information venant de l'État nous indique que la mise en place d'un écran acoustique à cet endroit.</p>
4	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - N10 - Bruit ferroviaire	N10	Etat - SNCF	Particulier	<p>J'habite dans une résidence le long de l'avenue des prés. Pour nous le confinement du mois de mars a été un vrai bonheur auditif : pas de bruit provenant de la N10 et peu de la voie ferrée ??</p> <p>En temps normal nous sommes obligés de fermer nos fenêtres (vive le double vitrage !) pour ne pas être obligé de monter le son de la télévision ...</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'État et les voies ferrées de la SNCF.</p>
8	PLAISIR	Bruit routier - RD30	RD30	CD	Particulier	<p>Bonjour Le mur anti bruit de la rd30 s'arrête au niveau de l'étang de la cranne , ceci a pour conséquence que la ballade autour de l'étang , un lieu normalement paisible se fait dans le bruit de la circulation... Je demande le prolongement du mur anti bruit , le long de l'étang de la cranne. Cordialement I G</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
41	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - RD36 - Transport en commun		CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour, Je réside à Montigny au croisement de la RD 36 et de l'avenue du plan de l'Eglise au niveau du ront point des aviateurs . Beaucoup de bus y circulent , quand ces derniers deviendront-ils enfin tous électriques pour limiter le bruit ? Par ailleurs, les voitures roulent à vive allure, en sortant de la rd 36, ce qui constitue un danger pour les piétons et une nuisance sonore , tout comme le défilé des motards qui se rendent en vallée de chevreuse aux beaux jours.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p> <p>Le matériel roulant est de la compétence d'IDFM, qui s'est engagé dans la transition énergétique des bus. La restructuration du réseau de bus de 2018 a ainsi permis l'arrivée des premiers bus électriques qui circulent notamment sur les lignes 420, 422,432,424 depuis lors. Dans le cadre de la mise en concurrence des réseaux de bus, la transition s'accélère et tous les dépôts seront équipés en gaz ou en borne de recharge électriques.</p> <p>Compte-tenu de la grande distance à parcourir par les bus de SQY, le choix a été fait de privilégier une motorisation gaz, moins bruyante que la motorisation diesel, mais plus bruyante que l'électrique. Les travaux de transition ont déjà commencé sur un premier dépôt, le dépôt des cars Perrier, ce qui va permettre l'arrivée de bus motorisés au gaz dès cette fin d'année. La cohabitation avec les bus électriques n'étant pas possible, ceux circulant à l'heure actuelle vont quitter notre réseau.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
34	PLAISIR	Bruit routier - RD58		CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Le doublement de la RN 30 (entre la RN 12 et PLAISIR) a créé un flux de véhicules sur la RD 58 - Route des Gâtines entre l' Avenue Marcel DASSAULT sur la commune d'ELANCOURT et ELANCOURT village. Les conducteurs relient la RN 12 et la RN 10 en empruntant cette Route départementale. C'est un flux continue de véhicules tout au de la journée et plus particulièrement aux heures de pointes le matin et le soir où il est relativement difficile de sortir ou d'entrer dans la résidence. J'estime ce flux entre 1000 et 1500 véhicules heure.</p> <p>Bien que la circulation des Poids Lourds soit réglementée sur cet axe (interdit au plus de 3.5 T en montée et au plus de 12 T en descente) il n'est pas exceptionnel de croiser des poids lourds d'un tonnage supérieur à l'interdiction.</p> <p>Ce trafic constant engendre une nuisance sonore de l'ordre de 65 à 70 décibels.</p> <p>Serait-il possible de procéder à un comptage du trafic sur cet axe ?</p> <p>Cordiales salutations</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p> <p>Le non-respect de la limite de tonnage relève des compétences du Maire au titre de ses pouvoirs de police. Il lui revient de faire respecter par des contrôles des forces de l'ordre l'interdiction des poids-lourds en vigueur.</p>
43	ELANCOURT	Bruit routier - RD58		CD - SQY	Particulier	<p>Nous subissons les nuisances visuelles et sonores de la D58. Il faut penser aussi aux nuisances de pollutions.</p> <p>Un mur anti bruit et antipollution devient urgent avec l'augmentation du trafic sur cet axe.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
63	ELANCOURT	Bruit routier - RD912 - RD23	RD912 - RD23		Particulier	<p>J'Habite à cette adresse depuis mai 1988, je constate depuis cette date une AUGMENTATION ANORMALE du BRUIT dû au passage incessant des CAMIONS, AUTOBUS, CARS, VOITURES, MOTOS, QUADS. Cela devient INSUPPORTABLE. Un mur ANTIBRUIT serait le bienvenu sur la D912 et une réduction de la circulation sur la D23. J'ai déjà écrit une lettre à la mairie d'ELANCOURT voici 2ans notamment au sujet du BRUIT. Merci de prendre ma demande en considération. Luc LEPORCHER le 03/02/2021</p>	<p>Cela relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p> <p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
49	ELANCOURT	Bruit routier - RD912 - vibrations	RD912	CD	Particulier	<p>Habitant à Elancourt Village nous subissons des nuisances sonores et visuelles à cause de la RD912. Nos jardins sont en proximité directes de cette route qui est extrêmement passante avec les camions, moto et voitures. Le pont créé en plus de vibration et amplifie le bruit des véhicules. Une pétition avait été transmis à Mr Fourgous il y a 1 an en vue d'obtenir un mur anti bruit afin de préserver la tranquillité du village Elancourt mais cela n'a pas abouti.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes départementales relèvent du Conseil Départemental.</p>
13	TRAPPES	Bruit routier - RN10	N10	Etat	Association	<p>Et TRAPPES !!!</p> <p>Que dire de Trappes, traversée par une N 10-autoroute de 80 000 véhicules/jour dont 40% de camions internationaux.</p> <p>Qui a validé ce projet pharaonique et absurde de 1 300 000 Euros minimum pour ne même pas améliorer la circulation.</p> <p>Projet avec 2 ronds-points à chaque extrémité de chacun 8 feux. il est sûr que cela va supprimer les bouchons !!!</p> <p>Ne parlons pas de la pollution respirée par 5 écoles, 1 Maison de la Petite Enfance et un stade riverains de cette nationale.</p> <p>Et la pollution sonore que prennent en pleine face tous les riverains de la N 10 et en particulier les habitants de la rue Danielle Casanova. A cette pollution sonore des véhicules, il faut rajouter le bruit de la SNCF, tout cela au bout de notre jardin.</p> <p>Je n'ai pu entendre les oiseaux que 2 fois depuis 1982, année où j'ai emménagé rue Casanova : 1 fois lors du déminage d'une bombe en 2003 et 1 fois lors du premier confinement.</p> <p>Nous avons en moyenne bien plus de 70 dB tous les jours et 60 dB la nuit.</p> <p>Ce n'est pas un mur de parpaing de 1 m 80 de haut qui peut changer la situation !!!</p> <p>La DIRIF est responsable du projet proposé par l'ancien Maire et validé par le Préfet Mr BROT.</p> <p>Il est cité dans le PROJET PPBE-38DE06-EN 11272 page 79 : "la réalisation de cette action reste soumise aux arbitrages budgétaires annuels". J'aimerais savoir ce que veut dire cette phrase en période de grande précarité pour un grand nombre de citoyens.</p> <p>Soyez honnêtes Messieurs, vous ne voudriez pas habiter un tel endroit.</p> <p>Si, il y a projet, Messieurs changez ce projet par un TUNNEL traversant TRAPPES en totalité.</p> <p>ASSOCIATION DES PROPRIETAIRES DE LA RUE DANIELLE CASANOVA</p> <p>CREEE LE 20 AVRIL 1952</p> <p>N° W 7840060004</p>	<p>Un grand chantier d'enfouissement de la RN 10 a débuté, piloté par l'état. Trois plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relayer et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de ces secteurs. Les routes nationales relevant de l'Etat, c'est à ce dernier qu'il revient de réaliser son propre plan de prévention du bruit.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
38	TRAPPES	Bruit routier - RN10		Etat	Particulier	<p>bonjour</p> <p>est-il possible de réduire le bruit de la RN 10 au niveau du quartier de la Boissière ?</p> <p>les riverains ne peuvent plus profiter de leur terrain ni ouvrir leurs fenêtres coté N10 trop de bruit ,pollution etc ...</p> <p>merci cordialement</p>	<p>Un grand chantier d'enfouissement de la RN 10 a débuté, piloté par l'état. Trois plateaux urbains viendront recouvrir en partie les voies, participant à réduire les nuisances sonores et à relier et à offrir un cadre de vie plus apaisé aux riverains de ces secteurs. Les routes nationales relevant de l'Etat, c'est à ce dernier qu'il revient de réaliser son propre plan de prévention du bruit.</p>
44	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Bruit routier - RN10, A12 - bruit ferroviaire		Etat - SNCF	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Nous subissons des nuisances sonores constantes et au quotidien de la N10 et A12 ainsi que de la ligne de train N et U. Cette nuisance est également perçue dans le parc ainsi que l'école du poirier saint martin. Il devient urgent d'agir.</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les routes nationales relèvent de l'Etat et les voies ferrées de la SNCF.</p>
39	TRAPPES	Bruit routier - Rue Port-royale - Bruit ferroviaire		Commune	Particulier	<p>J'habite allée des Yvelines,</p> <p>Coté chambre : proximité de la rue Port-Royal</p> <p>L'été, malgré la canicule, il est impossible de dormir la fenêtre ouverte, en effet la rue Port Royal est comme un caisson, amplifie le bruit généré par le trafic routier, plus le passage obligé des pompiers alarme hurlante. Serait-il possible de désenclaver la circulation sur cet axe routier ? Un autre pont, un peu plus loin par exemple ?</p> <p>Ou côté salon, ce sont les trains.</p> <p>Les trains TER roulant à 150 ou 160 km/h générant un bruit sifflant, les trains lignes N ou U avec les vieux modèles de voitures et étant assez bruyants ou au milieu de la nuit, le fret. Ou mieux, la maintenance des voies.</p> <p>Serait-il possible de construire un mur anti-bruit le long de la voie ferrée ?</p> <p>D'avance merci</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, les voies ferrées relèvent de la SNCF.</p> <p>Cependant, consciente des nuisances sonores occasionnées, la ville se propose d'échanger avec la SNCF autour de la mise en place de solutions concrètes et pérennes.</p>
12	ELANCOURT	Bruit routier - Transport en commun		SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Nous avons remarqué que certains sqybus sont beaucoup plus bruyants que d'autres.</p> <p>Il s'agit de la voix préenregistrée dans le bus pour annoncer l'arrêt. Certains bus ont le volume très élevé de cette voix que l'on entend de chez nous, plus que le bruit du bus lui-même. Il serait nécessaire d'harmoniser le Niveau sonore de tous ces bus.</p> <p>Merci d'avance pour cette consultation.</p> <p>Cordialement</p>	<p>La gestion des transports en commun est de la compétence de la Communauté d'Agglomération. Le son doit être suffisamment fort pour être entendu même lorsque le bus est plein.</p> <p>Cette remarque sera remontée aux transporteurs afin d'améliorer le volume sonore.</p>
15	ELANCOURT	Bruit routier - Transport en commun			Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>Mon appartement est situé proche d'un arrêt de bus (gay lussac, elancourt)</p> <p>Ces derniers sont pourvus de bande son pour indiquer l'arrêt et la destination.</p> <p>Nous avons remarqué qu'il n'y a pas d'uniformité de volume entre chacun d'eux.</p> <p>Certains peuvent Être tellement forts que nous pouvons comprendre la bande sonore de chez nous fenêtre fermées. Certains sont plus ténus.</p> <p>Le problème est également présent lors des premiers passages matinaux des bus, aux alentours de 06h00.</p> <p>Serait -il possible d'uniformiser ce volume sonore, de façon à ce qu'il soit audible surtout dans le bus?</p> <p>Serait-il possible de faire une différence selon les heures (moins fort pour les bus le plus matinaux)?</p> <p>en vous remerciant pour votre travail.</p>	<p>La gestion des transports en commun est de la compétence de la Communauté d'Agglomération. Le son doit être suffisamment fort pour être entendu même lorsque le bus est plein.</p> <p>Cette remarque sera remontée aux transporteurs afin d'améliorer le volume sonore.</p>
3		Remarques générales			Particulier	<p>Le bruit ambiant est une véritable pollution sonore. Cela est néfaste à la santé psychique et physique des habitants.</p> <p>La circulation, les entreprises, les travaux (nécessaires et inévitables j'en conviens) des solutions doivent être trouvées pour rendre les villes moins invivables.</p>	<p>La réalisation de ce PPBE permet d'obtenir un diagnostic acoustique du territoire concernant les sources de bruit de transports et des industries bruyantes afin d'objectiver les données, de hiérarchiser les problématiques et d'apporter des solutions efficaces, notamment sur les zones à enjeux prioritaires.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
70		Remarques générales			Particulier	<p>Je crois avoir compris que le but d'un PPBE est de doter une agglomération d'un outil pour œuvrer, de façon juste et équitable, à la réduction de nuisances sonores dangereuses pour la santé des habitants. Un travail important semble avoir été fait mais le résultat présenté est décevant, il peut difficilement être exploité en l'état. Zones à enjeux :</p> <p>Le projet de PPBE soulève 3 types d'analyses de zones critiques en termes de nuisances sonores :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les zones à enjeux établies à partir des CBS de référence avec une hiérarchisation mentionnée au tableau 11 (20 priorités), - Les zones en multi-exposition de la carte 13 dont les cartes 14 à 18 montrent plusieurs zones et immeubles d'habitation en dépassement de seuils, et une seule zone prioritaire relevée ce qui semble erroné, - Les zones à enjeux des Grandes Infrastructures routières carte 24 et tableau 13, finalement ramenées à 13 (second tableau 13 page 63) après des contrôles de trafic. <p>En fait les données sont les mêmes mais donnent des résultats différents !! Et de toute façon le résultat des classifications n'est pas exploité ! A quoi sert tout ce travail ?</p> <p>Actions : Département, Etat et SNCF Le bilan des actions passées ne permet pas de juger s'il y a eu une amélioration pour les habitants de SQY (extraits : « des mesures ont été faites » ... mais les résultats ? « il n'est pas possible d'établir la liste exhaustive des travaux réalisés » ...) Les prévisions de travaux ne sont pas plus précises : la dénivelation de la N10 ? quid des PNB ? et rien coté Département ????</p> <p>Actions SQY et communes : Les intentions sont louables mais il n'y a rien de concret, rien qui ne permette de penser que les souffrances vécues par les habitants des zones « violine » de la carte 12 nuisances cumulées vont se réduire !</p> <p>En conclusion : L'objectif de ce travail sur le PPBE n'est pas atteint ; il n'est pas raisonnable de considérer qu'il est terminé ; la seule solution est de remettre en chantier avec des données fiables et d'assurer un suivi du déroulement de ce plan avec un groupe de travail dédié (agglomération et communes) comme proposé pour la préservation des zones calmes. En l'absence de classification des zones à enjeux, le bon sens « humain » incite SQY à agir prioritairement pour améliorer la situation des habitants :</p> <ul style="list-style-type: none"> • du couloir route-ferré de Trappes, La Verrière et Coignières, (1,2,4,7,8,9 du tableau 11) • du bd Schuller à Maurepas, (3) • de l'avenue Barbusse aux Clayes (5 et 12) . • ... <p>... avec des choix d'investissements sur ces priorités et actions fortes auprès du Département , de la SNCF et de l'Etat pour que leurs investissements soient faits sur les priorités adéquats :</p> <ul style="list-style-type: none"> - évitons que ne perdurent les choix partisans d'investir 12M€ pour une route (D307) qui ne devrait pas être pris en compte dans un PPBE et qui a moins de 100 habitants / kms (extrait PPBE Yvelines) - ou que SQY finance des travaux le long de l'A12 pour des nuisances de l'état qui de plus n'ont aucun caractère prioritaire au vu des études de ce PPBE ! <p>Un travail de fond sérieux s'impose de toute façon pour répondre à toutes les insatisfactions enregistrées dans cette consultation : la majorité des habitants qui ont émis un avis se sont manifestés pour déplorer que leur situation n'était pas prise en compte : pourquoi ne leur a-t-on pas expliqué qu'il s'agissait d'un document de « planification » et non pas un dépôt de plaintes ?</p> <p>PS : - page 32 : il est inexact que les aérodromes supportent un trafic inférieur à 50 000 mouvements par an. Il serait pertinent de vérifier que les nuisances sonores sont bien estimées ??? - Manque de délicatesse vis-à-vis de certains habitants : dire P16 que la majorité de la population est exposée à des ambiances sonores calmes et qu'il n'y a qu'une zone prioritaire ; c'est pour le moins indélicat vis des habitants des 734 logements identifiés comme prioritaires dans le tableau 11.</p>	<p>Le PPBE de la Communauté de Saint-Quentin-en-Yvelines doit être réalisé pour l'ensemble des voies qui sont sur son territoire et en particulier sur les voies dont elle a la gestion. Une analyse a donc été faite sur l'ensemble des voies (pages 34-36). Puis, une Hiérarchisation a été effectuée afin de connaître les zones à enjeux prioritaires sur le territoire (pages 37-40). Un travail a été effectué afin de proposer des actions sur ces zones. L'ensemble de ces actions sont disponibles en annexe du document.</p> <p>Dans cette analyse est ressortie une zone présentant des habitations en dépassement de seuil pour le bruit routier et ferroviaire simultanément (page 42). Les zones présentées dans les pages 43-51 sont des zones où les nuisances sont importantes mais où il n'y a pas de dépassement de seuil de sources différentes.</p> <p>CASQY doit réaliser le PPBE des Grandes Infrastructures de transports sur les infrastructures dont elle a la gestion (voies supportant un volume de trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an). Le travail effectué est différent et ne concernera que ce type de voies.</p> <p>Pour les autres axes structurants n'étant pas de la compétence de la Communauté d'agglomération, il existe des PPBE menés par l'Etat, la SNCF et le Département.</p>
74	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales			Particulier	<p>Notre rue est très calme, à l'exception des mobylettes qui ne livrent qu'en journée. Par contre, dans le voisinage immédiat de la Place Claudel et d'autre lieux proches des écoles et commerces de proximité de ma commune (Montigny), nous souhaitons un projet ambitieux pour limiter au maximum la circulations de véhicules (pour caricaturer) pour aller acheter une baguette ou déposer son enfant à sa séance de sport/musique etc à 15-20 minutes à pied, moins en vélo. Pour ceci, il faudrait :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) étendre la limitation de vitesse à 30km/h 2) étendre et entretenir les pistes cyclables 3) étendre et entretenir les trottoirs <p>Puisque ces mesures visent à réduire le bruit par la réduction de la circulation, vous comprenez que ceci est étroitement lié à la réduction de la pollution de l'air et à l'amélioration de la sécurité de tous. En évitant le crissement des pneus lors de freinage des véhicules, vous limiterez le nombre de personnes qui ont eu peur en traversant là où c'est prévu. Nous souhaitons que les mesures adoptés tiennent compte des 3 sources de nuisance à la fois: bruit, pollution et dangerosité. Indispensable dans une commune qui "aime" les enfants et les personnes âgées ou à mobilité réduite</p>	<p>Les différents projets qui sont prévus sur la commune de Montigny-Le-Bretonneux devraient permettre de réduire les nuisances sur le secteur de la Place Claudel qui bien que subissant des nuisances, n'est pas ciblé comme une zone à fort enjeu.</p> <p>Les actions du PLD de SQY prévoient de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs. A ce titre des actions seront entreprises en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions contribueront donc à réduire le bruit routier.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
76	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales			Particulier	<p>Je suis en phase avec les observations faites par l'association AIMES, c'est à dire qu'il manque une vision à long terme, que la promotion des déplacements doux n'est pas suffisante. La mesure du bruit devrait se faire de façon cumulée comme le ressentent les êtres vivants; Et il faudrait une approche systémique avec les autres problèmes de pollutions/ nuisances, de lutte contre le réchauffement climatique et de chute de la biodiversité car les solutions peuvent être associées et cumulées (moins de voitures, plus de déplacements doux...).</p> <p>Tous ces sujets mériteraient plus de visibilité et de sensibilisation auprès des habitants.</p>	<p>Lors de la réalisation de mesures de bruit, ce sont l'ensemble des sources présentes qui sont enregistrées. Aucune source n'est exclue lors de l'enregistrement.</p>
73	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales - 2 roues			Particulier	<p>Dans le PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT. (Page 77) un tableau présente les actions à la source et les actions collectives pour lutter contre les nuisances et leurs pertinences sur l'efficacité acoustique. Certaines indications sont étonnantes ; selon le document le développement des "modes de transports doux" ou la modération de la vitesse seraient peu pertinents sur l'efficacité acoustique alors que le développement des transports en commun ou l'aménagement de la voirie avec ronds-points seraient très efficaces pour réduire le bruit.</p> <p>Il me semble évident que le développement des déplacements actifs est très efficace pour réduire le bruit avec un report modal de déplacement (réalisés avec des moyens polluants et bruyants) vers des modes actifs (à pied, à vélo) non polluants et silencieux. La preuve : si tous les déplacements en véhicules motorisés étaient réalisés à pied ou à vélo, les déplacements seraient silencieux.</p> <p>Par ailleurs, diminuer la vitesse n'est peut-être pas toujours le moyen le plus efficace direct pour lutter contre le bruit mais cela permet d'apaiser la circulation et ainsi de favoriser les modes de déplacements actifs ; le report modal (de la voiture vers le vélo par exemple) induit moins de déplacement motorisé et donc moins de bruit.</p> <p>Je vous prie par conséquent de corriger cette grille d'évaluation pour induire les actions nécessaires pour lutter contre les nuisances sonores. Toutes les mesures nécessaires pour développer et encourager les déplacements actifs sont pertinentes aussi pour lutter contre le bruit : aménagements des voiries pour rééquilibrage des usages de l'espace public au profit des piétons, cyclistes; généralisation limitation à 30 km/h, zone priorité piétons, aménagements cyclables avec itinéraires directs, continus, sécurisés et confortables,...</p> <p>J'attire aussi votre attention qu'une minorité de véhicules motorisés en agglomération (le plus souvent des motos ou cyclomoteurs) sont la cause de nombreuses nuisances qui impactent la majorité des habitants. L'application de la réglementation existante sur le bruit permettrait sans doute de réduire les capacités de nuisance d'une minorité, en exerçant le pouvoir de police sur ce type d'infractions.</p>	<p>Le tableau présent page 77 présentait effectivement une erreur qui dans ce document final a été corrigée.</p> <p>Concernant le développement des modes doux, comme indiqué dans le guide pour l'élaboration des PPBE édité par l'ADEME, Le développement des modes doux comme la bicyclette constitue intrinsèquement une mesure pertinente acoustiquement. Mais on constate jusqu'à présent dans les villes que la bicyclette emprunte avant tout au mode piéton. On peut toutefois noter qu'à la vue de la saisonnalité de la location de vélos de la Vélostation, un certain nombre d'automobilistes doivent quitter leur voiture en été.</p> <p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique.</p> <p>Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p>
64	VILLEPREUX	Remarques générales - Bruit aérien			Particulier	<p>La communauté d'agglomération doit se mobiliser davantage pour lutter contre les nuisances sonores causées par les avions de tourisme venant des aéroports alentour : Saint-Cyr l'Ecole, Toussus-le-Noble, Chavenay-Villepreux, et dont le trafic et le degré de nuisance est sous-estimé.</p> <p>Il ne suffit pas de siéger dans un comité consultatif ou de faire des relevés réguliers...</p> <p>Les villes de La Verrière, Les Clayes-sous-Bois, Villepreux, Maurepas, et Trappes ne proposent pas de plan d'action. Quelle en est la raison alors que toutes ont des zones concernées par de fortes nuisances sonores ?</p> <p>A quoi sert de citer les zones de calme ? Pour préserver ces zones ?</p> <p>La problématique dépasse largement le PPBE puisque c'est la forte densité du trafic routier et ferroviaire des usagers et des biens qui est en cause.</p> <p>Il faut réduire ce trafic en développant les circulations douces et les transports en commun : - développement du réseau de bus au sein de la communauté d'agglomération même, - gratuité des bus sur l'intercommunalité, trafic ferroviaire de qualité, - développement d'un réseau de pistes cyclables conjointement avec le département avec des circuits continus et cohérents qui permettent de rejoindre les communes avoisinantes en toute sécurité</p> <p>- freiner voire stopper l'urbanisation puisque de nouveaux habitants créeront de nouveaux besoins de circulation dans un secteur déjà fortement saturé. Les efforts engagés d'un côté seraient alors annulés par cette arrivée de population.</p>	<p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASQY, comme l'amélioration de l'offre de transports en commun, le développement du stationnement des vélos, l'encouragement de la pratique du vélo (etc.) vont dans ce sens.</p>
32	ELANCOURT	Remarques générales - Bruit routier			Particulier	<p>Aux heures de pointe, circuler dans Elancourt ou en sortir pour aller travailler est pour nombre d'entre nous un challenge. L'avenue de la Villedieu, par exemple, est particulièrement chargée, ce qui cause des nuisances sonores élevées.</p> <p>Afin de diminuer ce trafic et donc ces nuisances, la seule solution me paraît être un plan de transports en commun réfléchi sur l'intercommunalité: horaires et trajets étudiés selon les besoins des habitants, voies réservées, ...</p> <p>Cordialement, Delphine Landier</p>	<p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASQY, comme l'amélioration de l'offre de transports en commun, (etc) vont dans ce sens.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
33	MONTIGNY LE BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier			Particulier	<p>BONJOUR</p> <p>Se soucier du bruit est une très bonne chose face à la pollution de l'air</p> <p>Encore faut-il que les travaux faits ou à venir soient efficaces</p> <p>L'exemple du mur anti bruit du pas du lac à Montigny est malheureusement un exemple d'inefficacité et en tant que riverain (parmi bien d'autres) nous attendons de savoir ce qui va être fait pour le rendre efficace après tous ces travaux et investissement financier.</p> <p>cordialement</p>	<p>Nous sommes désolés que votre ressenti concernant la réalisation de ce mur anti-bruit et qu'il ne soit pas à la hauteur de vos attentes.</p> <p>Des mesures de niveau de bruit ont été réalisées à l'été dernier à l'issue de la réalisation de mur anti-bruit, et il en ressort une atténuation globale du niveau de bruit. Ces travaux ont notamment permis de diminuer le seuil sonore en dessous des obligations réglementaires. La mise en place du mur antibruit répond donc aux objectifs que nous nous étions fixés, à savoir une atténuation du niveau de bruit moyen sur l'ensemble du linéaire édifié.</p> <p>Toutefois, il est certain qu'à l'extrême sud du mur cette atténuation est plus faible, et il se peut malheureusement que vous soyez situé dans une zone où l'effet de ce mur est la moins prégnante.</p>
77	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier - Avenue Nicolas About - 2 roues	Avenue Nicolas About	SQY	Particulier	<p>La densité du réseau des appareils de mesure du bruit est trop faible pour pouvoir ntirer une carte à bonne résolution des nuisances sonores à Montigny, et beaucoup de zones sont en fait extrapolées par modélisation.</p> <p>Le plus urgent est donc d'affiner cette carte et d'augmenter les points de mesure physiques du bruit pour avoir une bonne idée de l'intensité des nuisances sonores. Il faudrait porter un effort particulier sur le réseau des mesures physiques. Cela est possible peut-être en mettant à disposition de citoyens volontaires des systèmes de mesure nomades.</p> <p>Nous vivons près d'une "croix" d'axes très bruyants au centre de Montigny, à proximité du feu rouge du croisement av Nicolas About (ex Pas du Lac) - avenue du Parc.</p> <p>La densité de trafic n'est pas forcément élevée, mais le fait d'avoir un arrêt croisement augmente considérablement les sources de bruits de moteurs thermiques. Les plus fortes nuisances proviennent des deux-roues à moteur thermiques, qui ne sont manifestement plus du tout sous contrôle. il y a pourtant une législation en vigueur sur le niveau sonore des motos, mais ce serait bien d'avoir des enregistrements à ce croisement de route, en particulier la nuit, pour se rendre compte de l'impressionnant bruit fait par les gros cubes.</p> <p>Pour diminuer ce bal des rodéos nocturnes de gros cubes et aussi voitures de sport qui grondent en redémarrant ou au ralenti pour "faire chauffer", il y aurait peut-être deux moyens efficaces:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le respect contraint de la limitation de vitesse à 50 kmh en ville par un radar automatique qui calmerait déjà les pointes de vitesse sur l'avenue Nicolas About. - l'installation d'un radar de bruit (verbalisateur et pas seulement pour mesurer), à l'instar de celui qui est en essai à Dampierre en Yvelines, où le bal des motards nocturnes et diurnes est patent. <p>Par ailleurs, pour tous les deux roues de livraison en ville, qui sont aussi assez nombreux (mais quand même quoique moins nuisibles sonores que les motos), il pourrait y avoir une généralisation de l'électrification imposée. Les scooters électriques sont adaptés (courts trajets et fréquents) pour les livraisons en ville. Il y a gain sonore et gain de pollution, donc avantage double.</p> <p>De même ce qu'on appelle la livraison au dernier kilomètre: tous les utilitaires de livraison (de plus en plus nombreux avec les commandes en ligne), pourraient être électrifiés en partant de points d'entrepôts fixes dans l'agglomération, que seuls les poids lourds de long trajet seraient autorisés à fournir. De là, des utilitaires électriques peuvent assurer les derniers kilomètres de livraison.</p> <p>Ce ne sont pas des moyens compliqués pour lutter contre les nuisances sonores liées aux moteurs thermiques, qui sont bien réelles dans le quartier où nous sommes.</p> <p>Merci de votre attention.</p>	<p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire.</p> <p>Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique.</p> <p>Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p> <p>Les actions inscrites dans le PLD de la CASQY, comme le développement d'une offre pour le stationnement des véhicules de livraison, du transport de marchandises (etc.) vont dans ce sens. Elles prévoient aussi de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
14	VOISINS-LE-BRETONNEUX	Remarques générales - Bruit routier - RD36	RD36	CD - SQY	Particulier	<p>Bonjour,</p> <p>En préalable, il faut constater que cette enquête publique réglementaire est louable, mais qu'elle intervient après que les décisions d'urbanisation soient déjà prises. Comme il est écrit dans votre synthèse, on urbanise et on étudie ensuite comment on va pouvoir améliorer le confort acoustique des futurs habitants. Les choses sont prises à l'envers.</p> <p>Les constructions en cours de la gare de Saclay et de l'immense quartier du Moulon (voir PJ) autour de la gare donnent un aperçu inquiétant de ce qui attend Saint-Quentin en Yvelines dans les années à venir avec l'arrivée de la ligne 18, de sa gare et des 1 800 logements prévus sur Guyancourt et en bordure de Voisins-le-Bretonneux.</p> <p>Le trafic routier sur la RD36 va transformer cette route "départementale" à 4 voies en autoroute urbaine avec son lot de nuisances sonores autour des 80-90 dB auxquelles s'ajoutent aussi les nuisances de l'aviation de loisirs de Toussus. C'est aux limites hautes du seuil admissible pour la santé. En tant que résidents de Voisins-le-Bretonneux, force est de constater que le Quartier de la Bretonnière le long de la RD36 est déjà classé zone rouge/violet sur la carte, soit 75-80 dB et plus, et ce depuis 2006. Pourtant, depuis, rien n'a été fait pour soulager les habitants du bruit.</p> <p>L'OAP n° 13 au PLUi, sur le territoire de Magny les Hameau et en entrée de ville de Voisins le Bretonneux, prévoit de s'affranchir du recul des 70 mètres pour construire des immeubles en bandes le long de la RD36. C'est inquiétant.</p> <p>Alors, à échéance, faudra-t-il construire des sous-terrains et des murs anti-bruit de chaque côté du RD36, comme à Fresnes ? La politique actuelle d'urbanisation conduit à repousser les habitants de plus en plus loin dans les terres ce qui accentue encore les difficultés de circulation. A titre d'exemple, Voisins-le Bretonneux ne comporte que moins de 15% (chiffre officiel) de son territoire en espaces verts mais on continue à urbaniser et à détruire les espaces verts et boisés urbains en expliquant que la forêt n'est pas loin.</p> <p>Les périodes de confinement que nous venons de vivre ont démontré l'importance de disposer d'espaces urbains de respiration. Apparemment rien ne change, on continue à densifier.</p> <p>Par expérience, une enquête publique ne mobilise que très, très peu de personnes estimant vraisemblablement que leurs avis ne feront pas changer les choses. L'urbanisation de Saint-Quentin en Yvelines mériterait un véritable débat alors qu'il est totalement occulté. Lutter contre le bruit implique de lutter avant tout contre l'urbanisation et la densification à outrance de notre territoire.</p>	<p>D'après les résultats de la cartographie de bruit stratégique, aucune habitation n'est considérée en dépassement de seuil potentiel le long de la voie RD36.</p> <p>Avec la mise en place de nouvelles offres de service ainsi que de nouveaux logements, le trafic sur la RD36 risque effectivement d'augmenter. Si tel est le cas, le conseil Départemental qui est le gestionnaire de voie sera responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure et donc se devra de protéger les habitations en dépassement de seuil.</p> <p>La ville de Voisins-le-Bretonneux soutient les remarques des habitants et a demandé à la DDT de mettre à jour les mesures de bruit sur cet axe en février 2021. Cette dernière a répondu vouloir le faire fin 2021.</p>
25	ELANCOURT	Remarques générales			Association	Voici en pièce jointe mon avis	<p>Les définitions d'un Point Noir de Bruit, des bâtiments dit sensible, des zones de bruit critique (ZBC), Critère d'antériorité, nous proposons d'ajouter ses définitions ainsi que de la réglementation associée.</p> <p>Concernant les actions réalisées et à venir sur le réseau ferroviaire, les informations présentes sont les seules que nous ayons pu avoir (données présentes dans le PPBE de l'État).</p> <p>Pour la réalisation de ces cartes de bruit, BruitParif a utilisé les données qui lui ont été fournies. Il est possible que les gestionnaires des voies n'aient pas communiqué de données récentes. Dans certains cas, les gestionnaires ne fournissent pas les données de trafics actualisées. Les dernières données connues sont alors utilisées.</p> <p>Concernant les divergences sur le trafic des routes départementales, il y a effectivement une divergence provenant du fait que ces voies font parties des deux catégories (certaines portions supportent un trafic de plus de 3 millions et d'autres de plus de 6 millions).</p> <p>Concernant l'aménagement de la RN10 sur la commune de Trappes, aucune autre information n'est disponible à ce stade.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
65	LES CLAYES SOUS BOIS	Remarques générales			Particulier	<p>« Après analyse du dossier PPBE, voir les remarques et propositions pour la commune des Clayes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nécessité d'un mur anti-bruit le long de la voie ferrée ligne N; à noter: 131 trains / jour; les calculs de niveau de bruit devraient prendre en compte la vitesse du vent; idem ces calculs devraient prendre en compte le niveau émis par un TER, un RER, un train de marchandises, transporteurs de voitures, etc... - plan de circulation (entre 30Km/h sur certaines artères; réduction 2x1 voies de la RD11 avec piste cyclable double sens pouvant être prolongée jusqu'à Fontenay le Fleury; mise en œuvre provisoire d'une piste cyclable le long de la RD11 dans le cadre des « vélo route », en attendant leurs pérennisation; - mise en œuvre d'un plan de déplacement inter-modal (pistes cyclables indépendantes; gare routière déportée vers le parking des deux Cèdres; navette communale ; garages vélos en extérieur et dans les copropriétés/logements sociaux; renforcement cheminement piétons); - atténuation des nuisances aériennes par la pose de capot d'échappement pour les avions venant de l'aérodrome de StCyr (ceux de l'aérodrome de Chavenay en étant déjà équipés); - contrôle régulier du niveau émis par les pots d'échappement des motos, scooter... <p>(texte présenté par les conseillers municipaux du groupe d'opposition « Un autre projet pour les Clayes-sous-bois » : Nicolas Hue, Dalila Driff, Mathieu Seval, Dominique Dupuis-Goyet, Marcile David, Gérard Lévy)</p>	<p>Le gestionnaire de voie est responsable des nuisances sonores potentiellement créées par l'infrastructure. En ce sens, il produit son propre Plan de prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE). En la matière, la ligne N relève de la SNCF et la RD11 du Conseil Départemental.</p> <p>Les actions du PLD de SQY prévoient également de favoriser le report modal vers les TC et les modes actifs. A ce titre des actions seront entreprises en vue d'apaiser les vitesses, de favoriser la vie locale et sécuriser les modes actifs. Ces actions contribueront donc à réduire le bruit routier.</p>
66	LES CLAYES SOUS BOIS	Remarques générales			Particulier	<p>« Après analyse du dossier PPBE, voir les remarques et propositions pour Les Clayes-sois-bois:</p> <ul style="list-style-type: none"> - nécessité d'un mur anti-bruit le long de la voie ferrée (ligne N); à noter: 131 trains / jour; les calculs de niveau de bruit devraient prendre en compte la vitesse du vent; idem ces calculs devraient prendre en compte le niveau émis par un TER, un RER, un train de marchandises, transporteurs de voitures, etc... - plan de circulation (entre 30Km/h sur certaines artères; réduction 2x1 voies de la RD11 avec piste cyclable double sens indépendantes, pouvant être prolongée jusqu'à Fontenay le Fleury; révision du plan « vélo route », avec avis des associations d'usagers (Fédération française des usagers de la bicyclette: https://www.fub.fr/ ; Mieux se déplacer en bicyclette: https://mdb-idf.org/); - mise en œuvre d'un plan de déplacement inter-modal (synchronisation des horaires bus/trains, gare routière déportée vers le «parking des deux Cèdres»; navette communale ; garages vélos ?? sécurisés en extérieur et dans les copropriétés/logements sociaux; renforcement cheminement piétons); - atténuation des nuisances aériennes par la pose de capot d'échappement pour les avions venant de l'aérodrome de St-Cyr-l'Ecole (ceux de l'aérodrome de Chavenay en étant déjà équipés); - contrôle régulier du niveau émis par les pots d'échappement des motos, scooter. <p>Contribution déposée par le groupe des élus d'opposition « Un autre projet pour Les Clayes » (Nicolas HUE, Dalila DRIFF, Mathieu SEVAL, Dominique DUPUIS-GOYET, Marcile DAVID, Gérard LÉVY).</p>	<p>Le respect de la réglementation des 2 roues relève des compétences du Maire. Un rappel des bonnes conduites peut être réalisé dans le cadre d'une sensibilisation spécifique. Les pouvoirs de police du Maire en la matière peuvent être rappelés dans ce cadre.</p>

Numéro de l'observation	Ville	Sujet	Infrastructure concernée	Gestionnaire	Editeur	Observation	Réponse
71	MONTIGNY-LE-BRETONNEUX	Remarques générales			Association	Veuillez trouver nos observations dans le document joint.	<p>Un manque d'ambition sur les déplacements actifs :</p> <p>Le tableau présent page 77 présente effectivement une erreur.</p> <p>Concernant le développement des modes doux, comme indiqué dans le guide pour l'élaboration des PPBE édité par l'ADEME, Le développement des modes doux comme la bicyclette constitue intrinsèquement une mesure pertinente acoustiquement. Mais le constat opéré jusqu'à présent dans toutes les villes (la bicyclette emprunte avant tout au mode piéton) conduit à qualifier cette action globalement peu pertinente du point de vue acoustique.</p> <p>Il est à noter que des actions sur les transports en commun, et déplacement doux sont prévues dans le cadre du PLD (page 89)</p> <p>Une absence de prise en compte du bruit cumulé:</p> <p>Les résultats communiqués dans le PPBE viennent directement de BruitParif. Les résultats du bruit cumulé n'étaient pas disponibles lors de la rédaction de ce projet.</p> <p>Toutefois, le bruit cumulé a été étudié puisque les secteurs les plus exposés au bruit de toutes les sources sont présentés à partir de la page 43.</p> <p>L'indicateur Lden utilisé lors de la réalisation de mesures acoustiques est un indicateur qui prend en compte l'ensemble des sources de bruit y compris les bruits ponctuels.</p> <p>Concernant les règles d'urbanisme, de nombreux documents peuvent être utilisés comme guide. Les échanges avec les aménageurs sur les caractéristiques du terrain sont également très utiles pour améliorer le confort. Lors de construction de logements neufs ou auprès des voies classées, des études acoustiques sont réalisées afin d'aider les maîtres d'ouvrages dans leur démarche.</p> <p>Les bruits de chantiers, de voisinage, ... ne font effectivement pas partis des sources de bruit étudiées dans le cadre de cette étude. Cependant des mesures acoustiques spécifiques peuvent bien sûres être réalisées (bruit de chantier, ...) ainsi que des actions (sur les livraisons, ...).</p> <p>Importance de la sensibilisation :</p> <p>Des actions de sensibilisation sont prévues dans le cadre du PLD telles que « Rendre accessible l'information pour tous », ou « communiquer autour du PLD », ...</p>
78	LA VERRIERE	Bruit industriel			Anonyme	Problème du bruit des groupes froids de la MGEN signalés à plusieurs reprises par un riverain directement impacté au 40 rue Des Champs	<p>La responsabilité de cette nuisance n'incombe pas à la Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines. Dans un premier temps, une demande auprès de l'exploitant, doit être faite. Si la gêne persiste malgré les travaux complémentaires qui ont été réalisés par la MGEN, une demande auprès de la DREAL peut être faite afin que le respect de la réglementation pour les installations classées pour la protection de l'environnement sonore soit vérifié (si la MGEN fait partie de ces installations).</p>

Contact :

contact-ingenierie@impedance.fr
www.impedance.fr

Siège social :

80 Domaine de Montvoisin
91400 Gometz-la-Ville
France

T : +33 1 69 35 15 25
F : +33 1 69 35 15 26

Agence Paris :

33 rue Godot de Mauroy
75009 Paris

T : +33 1 53 30 04 80
F : +33 1 53 30 04 79

Agence Sud :

Le Segalar
Route de Lexos
81170 Milhars

T/F. : +33 5 63 56 69 40

Agence Belgique :

Avenue de la tenderie 32
B-1170 Bruxelles
Belgique

T : + 32 484 243 242