



PREFECTURE DE L'ESSONNE

**Direction Départementale
de l'Équipement**

ARRETE N° 0109 DU 20 MAI 2003

relatif au classement sonore du réseau routier national dans différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant.

**Le Préfet de l'Essonne
Officier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

Vu le code de la construction et de l'habitation, et notamment son article R 111-4-1,
Vu le code de l'urbanisme,
Vu la loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment ses articles 13 et 14,
Vu le décret n° 95-20 du 9 janvier 1995 pris pour l'application de l'article L 111-11-1 du code de la construction et de l'habitation et relatif aux caractéristiques acoustiques de certains bâtiments autres que d'habitation et de leurs équipements,
Vu le décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation,
Vu l'arrêté interministériel du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement,
Vu l'arrêté interministériel du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit,
Vu les études effectuées par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,
Vu les avis des communes concernées,
Après consultation du comité de pilotage relatif au classement sonore des infrastructures de l'Essonne,
Sur proposition du Secrétaire Général de la préfecture de l'Essonne,

ARRETE

ARTICLE 1er

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'ESSONNE aux abords du tracé des infrastructures de transports terrestres (réseau routier national) conformément à l'article 3 du présent arrêté qui annule l'arrêté préfectoral n° 86.1792 du 6 juin 1986 en ce qu'il concerne le réseau routier national.

ARTICLE 2

Le réseau routier national est classé, vis à vis du bruit, en 5 catégories.
Ce classement est applicable aux infrastructures existantes telles qu'elles sont inscrites au Schéma Directeur de la Région Ile de France approuvé par décret du 26 avril 1994.

ARTICLE 3

Le tableau suivant indique, pour chacune des communes concernées et infrastructures ou tronçons d'infrastructures mentionnés, le classement dans l'une des 5 catégories définies dans l'arrêté du 30 mai 1996 susmentionné, la largeur des secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de ces infrastructures, ainsi que le type de tissu urbain.

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
ANGERVILLE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
ANGERVILLIERS	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
ARPAJON	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
ATHIS-MONS	RN.7	Limite départementale (94) - PR.3,9 (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert
	RN.7	PR.3,9-RD25	3	100 m	Ouvert
AUTHON-LA-PLAINE	RN.191	PR.53,9 - PR.53,0	3	100 m	Ouvert
	RN.191	PR.53,0 - PR.50,9	4	30 m	Ouvert
	RN.191	PR.50,9 - PR.50,3	3	100 m	Ouvert
AUVERNAUX	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
AUVERS-SAINT-GEORGES	RN.191	totalité	Non Classée	-	-
AVRAINVILLE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
BALLAINVILLIERS	RN.20	RD.217 - PR 7,0	1	300 m	Ouvert
	RN.20	PR 7,0 - RD.35	2	250 m	Ouvert
BALLANCOURT	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
BAULNE	RN.191	RD.449 - RD.87	4	30 m	Ouvert
	RN.191	RD.87 - PR.15,4	3	100 m	Ouvert
BIEVRES	RN.118	PR.0,0 - PR.5,0	2	250 m	Ouvert
	RN.118	PR.5,0 - PR.5,7	1	300 m	Ouvert
	RN.306	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.444	totalité	2	250 m	Ouvert
BOISSY-LE-CUTTE	RN.191	totalité	Non Classée	-	-
BOISSY-SOUS-ST-YON	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
BONDOUFLE	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
BOUTERVILLIERS	RN.191	PR.47,0 - PR.46,2	3	100 m	Ouvert
	RN.191	PR.46,2 - PR.43,6	4	30 m	Ouvert
	RN.191	PR.43,6 - PR.42,3	3	100 m	Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
BRETIGNY-SUR-ORGE	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
BRIIS-SOUS-FORGES	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
BRUNOY	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
BURES-SUR-YVETTE	RN.188	totalité	4	30 m	Ouvert
CERNY	RN.191 RN.191	PR.23,3 - PR.21,0 PR.21,0 - PR.18,7	Non Classée 4	- 30 m	- Ouvert
CHAMARANDE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
CHAMPLAN	A.10 A.10 A.10 Liaison A.6-A.10 RN.20 RN.20 RN.20 RN.188 RN.188 RN.188 RN.188	virage Nord virage Sud totalité totalité PR.3,0 - PR.3,6 PR.3,6 - PR.4,6 A.10-RN 20 Sud Nord de A.10 Sud de A.10 bretelle Nord bretelle Sud	2 2 1 1 3 1 1 2 3 4 4	250 m 250 m 300 m 300 m 100 m 300 m 300 m 250 m 100 m 30 m 30 m	Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert
CHILLY-MAZARIN	A.6 Liaison A.6-A.10 RN.20	totalité totalité totalité	1 1 3	300 m 300 m 100 m	Ouvert Ouvert Ouvert
CORBEIL-ESSONNES	RN.7 RN.7 RN.7 RN.104 RN.191 RN.191 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.446 RN.448 RN.448 RN.448	PR.16,9 - PR.18,7 PR.18,7 - PR.19,6 PR.19,6 - PR.22,8 totalité PR.0,0 - PR.0,4 PR.0,4 - PR.3,2 PR.33,5 - PR.34,0 PR.34,0 - PR.35,0 PR.35,0 - PR.37,6 PR.37,6 - PR.37,9 PR.37,9 - PR.38,1 PR.38,1 - PR.38,5 PR.14,2 - PR.14,8 PR.14,8 - PR.14,9 PR.14,9 - PR.15,2	3 2 3 1 3 3 3 4 4 3 3 4 4 3 4	100 m 250 m 100 m 300 m 100 m 100 m 100 m 30 m 30 m 100 m 100 m 30 m 30 m 100 m 30 m	Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert
LE COUDRAY-MONTCEAUX	A.6 RN.7 RN.7 RN.7 RN.7 RN.191 RN.337	totalité PR.22,8 - PR.23,1 PR.23,1 - PR.24,2 PR.24,2 - PR.25,3 PR.25,3 - PR.25,7 totalité totalité	1 3 4 3 2 3 3	300 m 100 m 30 m 100 m 250 m 100 m 100 m	Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert
COURCOURONNES	A.6 RN.104 RN.446 RN.449	totalité totalité totalité totalité	1 1 3 2	300 m 300 m 100 m 250 m	Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
DOURDAN	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
DRAVEIL	RN.448	PR.3,8 - PR.5,1	3	100 m	Ouvert
	RN.448	PR.5,1 - PR.5,2	3	100 m	Rue en U
	RN.448	PR.5,2 - PR.7,5	3	100 m	Ouvert
	RN.448	PR.7,5 - PR.8,7	4	30 m	Ouvert
	RN.448	PR.8,7 - PR.9,0	3	100 m	Ouvert
EGLY	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
EPINAY-SOUS-SENART	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
EPINAY-SUR-ORGE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
ETAMPES	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.191	PR.41,4 - PR.37,8	3	100 m	Ouvert
	RN.191	PR.37,8 - PR.35,0	4	30 m	Ouvert
	RN.191	PR.35,0 - PR.34,1	3	100 m	Ouvert
ETIOLLES	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.448	PR.11,4 - PR.12,0	4	30 m	Ouvert
	RN.448	PR.12,0 - PR.13,5	3	100 m	Ouvert
ETRECHY	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
EVRY	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.7	PR.13,2 - PR.16,7	2	250 m	Ouvert
	RN.7	PR.16,7 - PR.16,9	3	100 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.449	A.6 - RD.91	2	250 m	Ouvert
	RN.449	RD.91 - RN.7	3	100 m	Ouvert
FLEURY-MEROGIS	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.440	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.445	totalité	3	100 m	Ouvert
FONTENAY-LE-VICOMTE	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
FORGES-LES-BAINS	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
GIF-SUR-YVETTE	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.306	totalité	3	100 m	Ouvert
GRIGNY	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.7	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.440	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.441	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.445	totalité	3	100 m	Ouvert
GUILLEVAL	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
IGNY	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.444	totalité	2	250 m	Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
ITTEVILLE	RN.191	totalité	4	30 m	Ouvert
JANVRY	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
JUVISY-SUR-ORGE	RN.7	totalité	3	100 m	Ouvert
LEUVILLE-SUR-ORGE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
LINAS	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
LISSES	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
LONGJUMEAU	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.20	totalité	1	300 m	Ouvert
LONGPONT-SUR-ORGE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
MARCOUSSIS	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	PR.10,2 - PR.12,0	4	30 m	Ouvert
	RN.446	PR.12,0 - PR.16,0	3	100 m	Ouvert
MASSY	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	A.10	virage Nord	2	250 m	Ouvert
	A.10	virage Sud	2	250 m	Ouvert
	Liaison A.6-A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.20	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.188	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.444	totalité	2	250 m	Ouvert
MAUCHAMPS	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
MENNECY	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
MONNERVILLE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
MONTGERON	RN.6	PR.0,0 - PR.0,5	2	250 m	Ouvert
	RN.6	PR.0,5 - PR.7,0	1	300 m	Ouvert
	RN.448	PR.0,0 - PR.1,4	4	30 m	Ouvert
	RN.448	PR.1,4 - PR.1,6	3	100 m	Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
MONTLHERY	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.446	PR.16,0 - PR.16,5	3	100 m	Ouvert
	RN.446	PR.16,5 - PR.17,1	4	30 m	Ouvert
MORANGIS	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
MORIGNY-CHAMPIGNY	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.191	PR.34,1 - PR.32,6	3	100 m	Ouvert
	RN.191	PR.32,6 - PR.29,5	Non Classée	-	-
MORSANG-SUR-ORGE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
NAINVILLE-LES-ROCHES	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
OLLAINVILLE	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
ORMOY	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
ORSAY	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.188	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.446	PR.5,0 - PR.5,8	4	30 m	Ouvert
	RN.446	PR.5,8 - PR.7,2	3	100 m	Ouvert
	RN.446	PR.7,2 - PR.8,1	4	30 m	Ouvert
PALAISEAU	A.10	PR.6,0 - PR.6,5	1	300 m	Ouvert
	A.10	virage Nord	2	250 m	Ouvert
	A.10	virage Sud	2	250 m	Ouvert
	A.10	PR.7,2 - PR.8,1	1	300 m	Ouvert
	Liaison A.10-RD.36	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.188	Nord de A.10	2	250 m	Ouvert
	RN.188	Sud de A.10	3	100 m	Ouvert
	RN.444	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.444	bretelle Nord	2	250 m	Ouvert
	RN.444	bretelle Sud	2	250 m	Ouvert
PARAY-VIEILLE-POSTE	A.106	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.7	totalité	2	250 m	Ouvert
PLESSIS-SAINT-BENOIT	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
QUINCY-SOUS-SENART	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
RIS-ORANGIS	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.7	PR.10,8 - PR.13,0	3	100 m	Ouvert
	RN.7	PR.13,0 - PR.13,8	2	250 m	Ouvert
	RN.104	PR.41,4 - PR.41,0	1	300 m	Ouvert
	RN.104	PR.41,0 - PR.40,0	2	250 m	Ouvert
	RN.440	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.441	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.446	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.449	A.6 - RD.91	2	250 m	Ouvert
	RN.449	RD.91 - RN.7	3	100 m	Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
SACLAS	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
SACLAY	RN.118	PR.5,7 - PR.7,3	1	300 m	Ouvert
	RN.118	PR.7,3 - PR.7,8	2	250 m	Ouvert
	RN.118	PR.7,8 - PR.9,3	1	300 m	Ouvert
	RN.306	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.446	PR.0,0 - PR.2,5	3	100m	Ouvert
	RN.446	PR.2,5 - PR.3,3	4	30 m	Ouvert
SAINT-AUBIN	RN.306	totalité	3	100 m	Ouvert
STE.GENEVIEVE-DES-BOIS	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.448	totalité	3	100 m	Ouvert
SAINT-HILAIRE	RN.191	totalité	3	100 m	Ouvert
SAINT-JEAN-DE-BEAUREGARD	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-PIERRE-DU-PERRY	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	PR.38,5 - PR.40,4	4	30 m	Ouvert
	RN.446	PR.40,4 - PR.43,0	3	100 m	Ouvert
SAINTRY-SUR-SEINE	RN.446	totalité	4	30 m	Ouvert
SAULX-LES-CHARTREUX	RN.20	totalité	1	300 m	Ouvert
SAVIGNY-SUR-ORGE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
SOISY-SUR-ECOLE	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
SOISY-SUR-SEINE	RN.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.448	totalité	4	30 m	Ouvert
TIGERY	RN.6	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.104	totalité	1	300 m	Ouvert
VAUGRIGNEUSE	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
VERRIERES-LE-BUISSON	A.86	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.118	totalité	2	250 m	Ouvert

COMMUNES CONCERNEES	NOM DE L'INFRASTRUCTURE	DELIMITATION DU TRONCON	CATEGORIE DE L'INFRASTRUCTURE	LARGEUR DES SECTEURS AFFECTES PAR LE BRUIT (1)	TYPE DE TISSU RUE EN « U » OU TISSU OUVERT
VIGNEUX-SUR-SEINE	RN.6	totalité	2	250 m	Ouvert
	RN.448	totalité	3	100 m	Ouvert
VILLABÉ	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
VILLEBON-SUR-YVETTE	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.188	PR.5,0 - PR.7,3	3	100 m	Ouvert
	RN.188	Bretelle Nord	4	30 m	Ouvert
	RN.188	Bretelle Sud	4	30 m	Ouvert
LA VILLE DU BOIS	RN.20	totalité	2	250 m	Ouvert
VILLEJUST	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.446	totalité	4	30 m	Ouvert
VILLENEUVE-SUR-AUVERS	RN.191	totalité	Non classée	-	-
VIRY-CHATILLON	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.7	totalité	3	100 m	Ouvert
	RN.445	totalité	3	100 m	Ouvert
WISSOUS	A.6	totalité	1	300 m	Ouvert
	A.6a	totalité	1	300 m	Ouvert
	A.6b	totalité	1	300 m	Ouvert
	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
LES ULIS	A.10	totalité	1	300 m	Ouvert
	RN.118	PR.13,2 - PR.14,9	1	300 m	Ouvert
	RN.118	PR.14,9 - PR.15,5	2	250 m	Ouvert
	RN.188	totalité	4	30 m	Ouvert
	RN.446	totalité	4	30 m	Ouvert

(1) La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance mentionnée dans le tableau ci-dessus comptée de part et d'autre de l'infrastructure :

- pour les infrastructures routières, à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche,
- pour les infrastructures ferroviaires, à partir du bord du rail extérieur de la voie la plus proche.

ARTICLE 4

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 3 doivent présenter un isolement acoustique minimum contre les bruits extérieurs conformément aux décrets 95-20 et 95-21 susvisés.

Pour les bâtiments d'habitation, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 à 9 de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé.

Pour les bâtiments d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 8 de l'arrêté du 9 janvier 1995 susvisé.

Des copies des arrêtés du 9 janvier 1995 et du 30 mai 1996 ainsi que des décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 sont annexées au présent arrêté (annexe 1).

ARTICLE 5

Les niveaux sonores que les constructeurs sont tenus de prendre en compte pour la construction des bâtiments inclus dans les secteurs affectés par le bruit définis à l'article 3 sont :

Catégorie	Niveau sonore au point de référence, en période diurne (en dB(A))	Niveau sonore au point de référence, en période nocturne (en dB(A))
1	83	78
2	79	74
3	73	68
4	68	63
5	63	58

ARTICLE 6

Les maires devront faire figurer dans les documents d'urbanisme de leur commune les dispositions du présent arrêté et reporter dans les plans d'urbanisme les secteurs affectés par le bruit au voisinage des infrastructures du réseau routier national concernées. Conformément aux dispositions du code de l'urbanisme, les dispositions du présent arrêté seront prises en compte pour la délivrance des certificats d'urbanisme et des permis de construire.

Le présent arrêté fait l'objet d'une mention au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne ainsi que dans deux journaux régionaux ou locaux diffusés dans le département.

ARTICLE 7

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne et de son affichage dans les mairies des communes suivantes :

ANGERVILLE, ANGERVILLIERS, ARPAJON, ATHIS-MONS, AUTHON-LA-PLAINE, AUVERNAUX, AUVERS-SAINT-GEORGES, AVRAINVILLE, BALLAINVILLIERS, BALLANCOURT, BAULNE, BIEVRES, BOISSY-LE-CUTTE, BOISSY-SOUS-SAINT-YON, BONDOUFLE, BOUTERVILLIERS, BRETIGNY-SUR-ORGE, BRIIS-SOUS-FORGES, BRUNOY, BURES-SUR-YVETTE, CERNY, CHAMARANDE, CHAMPLAN, CHILLY-MAZARIN, CORBEIL-ESSONNES, LE COUDRAY-MONTCEAUX, COURCOURONNES, DOURDAN, DRAVEIL, EGLY, EPINAY-SOUS-SENART, EPINAY-SUR-ORGE, ETAMPES, ETIOLLES, ETRECHY, EVRY, FLEURY-MEROGIS, FONTENAY-LE-VICOMTE, FORGES-LES-BAINS, GIF-SUR-YVETTE, GRIGNY, GUILLERVAL, IGNY, ITTEVILLE, JANVRY, JUVISY-SUR-ORGE, LEUVILLE-SUR-ORGE, LINAS, LISSES, LONGJUMEAU, LONGPONT-SUR-ORGE, MARCOUSSIS, MASSY, MAUCHAMPS, MENNECY, MONNERVILLE, MONTGERON, MONTLHERY, MORANGIS, MORIGNY-CHAMPIGNY, MORSANG-SUR-ORGE, NAINVILLE-LES-ROCHES, OLLAINVILLE, ORMOY, ORSAY, PALAISEAU, PARAY-VIEILLE-POSTE, PLESSIS-SAINT-BENOIT, QUINCY-SOUS-SENART, RIS-ORANGIS, SACLAS, SACLAY, SAINT-AUBIN, SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS, SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON, SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL, SAINT-HILAIRE, SAINT-JEAN-DE-BEAUREGARD, SAINT-MICHEL-SUR-ORGE, SAINT-PIERRE-DU-PERRAY, SAINTRY-SUR-SEINE, SAULX-LES-CHARTREUX, SAVIGNY-SUR-ORGE, SOISY-SUR-ECOLE, SOISY-SUR-SEINE, TIGERY, VAUGRIGNEUSE, VERRIERES-LE-BUISSON, VIGNEUX-SUR-SEINE, VILLABE, VILLEBON-

SUR-YVETTE, VILLENEUVE-SUR-AUVERS, LA VILLE DU BOIS, VILLEJUST, VIRY-CHATILLON, WISSOUS, LES ULIS.

ARTICLE 8

Le présent arrêté sera mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Préfecture de l'ESSONNE, Direction de la Coordination et des Actions Interministérielles, boulevard de France, 91010 EVRY CEDEX.
- Sous-Préfecture d'EVRY, 7 rue Lafayette, 91108 - CORBEIL-ESSONNES CEDEX
- Sous-Préfecture d'ETAMPES, 4 rue Van Loo, 91152 ETAMPES CEDEX
- Sous-Préfecture de PALAISEAU, Avenue du Général de Gaulle, 91125 - PALAISEAU CEDEX
- Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,
 - Services SEPT et SAJUE, Boulevard de France, 91012 - EVRY CEDEX
 - Service d'Aménagement Territorial Nord, 22 avenue du 8 mai 1945, 91125 - PALAISEAU CEDEX
 - Service d'Aménagement Territorial Sud, 25 route d'Egly, 91290 - ARPAJON

et dans toutes les mairies des communes concernées mentionnées à l'article 7 ci-dessus, où une copie doit être affichée pendant un mois minimum.

ARTICLE 9

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Essonne, les Sous-Préfets d'EVRY, d'ETAMPES et de PALAISEAU, les Maires des communes concernées, le Directeur Départemental de l'Équipement de l'Essonne sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

LE PREFET,
Signé : Denis PRIEUR

Les documents annexés sont consultables aux lieux mentionnés à l'article 8 du présent arrêté.

Arrêté préfectoral n° 2023-DDT-SE-100 du 22 mars 2023

**portant approbation du classement sonore des réseaux ferroviaires SNCF, RATP et Île-de-France
Mobilités dans le département de l'Essonne**

**Le Préfet de l'Essonne
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

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

VU le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles L. 124-4, L. 122-10, L. 154-3 et L. 154-4 R. 154-7, R. 154-1 et R. 154-3 ;

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

VU le décret du 20 juillet 2022 portant nomination de Monsieur Bertrand GAUME, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU l'arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit modifié par l'arrêté du 23 juillet 2013 ;

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

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

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

VU l'arrêté préfectoral n°108 du 20 mai 2003 relatif au classement sonore du réseau ferroviaire des différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités d'isolement acoustique des constructions en découlant ;

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

VU le recensement des infrastructures devant faire l'objet d'un classement sonore ou d'une actualisation de leur classement sonore effectué par la Régie autonome des transports parisiens (R.A.T.P.) sur son réseau existant ou projeté et réalisé pour le compte du Préfet, ainsi que la proposition de classement sonore à leur appliquer ;

VU le tracé de la ligne 12 du Tramway tel que transmis au Préfet par Île-de-France Mobilités, ainsi que la proposition de classement sonore à lui appliquer fournie par SNCF Réseau ;

VU la consultation des communes concernées qui s'est tenue du 06/07/2022 au 06/10/2022 en vertu de l'article R.571-39 du code de l'environnement, exceptionnellement prolongée jusqu'au 31/12/2022, et les avis formulés ;

Considérant que le classement sonore des infrastructures de transport gérées par la RATP et par SNCF Réseau dans le département de l'Essonne a lieu d'être actualisé compte tenu des évolutions structurelles du réseau et des évolutions du trafic l'empruntant ;

Considérant que le classement sonore est révisé en tenant compte de la situation actuelle et de la situation projetée à l'horizon vingt ans ;

Considérant qu'il convient de classer les infrastructures projetées par Île-de-France Mobilités, en application de l'article R.571-32 du code de l'Environnement, pour la ligne 12 du Tramway qui a fait l'objet d'une Déclaration d'Utilité Publique par arrêté n°2013-PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 ;

SUR proposition du Directeur départemental des territoires de l'Essonne

ARRÊTE

Article 1 :

L'arrêté préfectoral n°108 du 20 mai 2003 susvisé est abrogé.

Article 2 :

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

Pour les lignes ferroviaires conventionnelles :

Niveau sonore de référence LA _{eq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LA _{eq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du rail le plus proche
L > 84	L > 79	1	300 m
79 < L ≤ 84	74 < L ≤ 79	2	250 m
73 < L ≤ 79	68 < L ≤ 74	3	100 m
68 < L ≤ 73	63 < L ≤ 68	4	30 m
63 < L ≤ 68	58 < L ≤ 63	5	10 m

Pour les lignes ferroviaires à grande vitesse :

Niveau sonore de référence LA _{eq} (6h-22h) en dB(A)	Niveau sonore de référence LA _{eq} (22h-6h) en dB(A)	Catégorie de l'infrastructure	Secteurs affectés par le bruit de part et d'autre de l'infrastructure à partir du rail le plus proche
L > 81	L > 76	1	300 m
76 < L ≤ 81	71 < L ≤ 76	2	250 m
70 < L ≤ 76	65 < L ≤ 71	3	100 m
65 < L ≤ 70	60 < L ≤ 65	4	30 m

60 < L ≤ 65	55 < L ≤ 60	5	10 m
-------------	-------------	---	------

Ces niveaux sonores sont évalués en des points de référence situés, conformément à la norme NFS 31-130 " cartographie du bruit en milieu extérieur ", à une hauteur de 5 mètres au-dessus du plan de roulement et :

- à 2 mètres en avant de la ligne moyenne des façades pour les rues en U
- à une distance de 10 mètres de l'infrastructure, pour les voies en tissu ouvert.

Les notions de rue en U et de tissu ouvert sont définies dans la norme citée précédemment.

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

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

Article 3 :

Les infrastructures de transports terrestres concernées par le présent arrêté relèvent de la RATP, de SNCF Réseau et de Île-de-France Mobilités.

Chaque infrastructure ou tronçon d'infrastructure du réseau SNCF, classé au titre du classement sonore, est listé en annexe I du présent arrêté avec les communes concernées, le début et la fin du tronçon classé, le type de tissu urbain traversé, sa catégorie et la largeur du secteur affecté par le bruit associé à la catégorie.

Chaque infrastructure ou tronçon d'infrastructure du réseau RATP, classé au titre du classement sonore, est listé en annexe II du présent arrêté avec les communes concernées, le début et la fin du tronçon classé, le type de tissu urbain traversé, sa catégorie et la largeur du secteur affecté par le bruit associé à la catégorie.

Chaque infrastructure ou tronçon d'infrastructure du réseau Île-de-France Mobilités, classé au titre du classement sonore, est listé en annexe III du présent arrêté avec les communes concernées, le début et la fin du tronçon classé, le type de tissu urbain traversé, sa catégorie et la largeur du secteur affecté par le bruit associé à la catégorie.

La cartographie des infrastructures classées et des secteurs affectés par le bruit associés est mise en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse :

<https://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Classement-sonore-des-routes-et-voies-ferrees/Bruit-arretes-prefectoraux>

Article 4 :

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

Article 5 :

Les infrastructures de transports terrestre classées dans l'une des 5 catégories du classement sonore, ainsi que les périmètres des secteurs affectés par le bruit associés, sont reportés par les maires des communes concernées dans les annexes des documents d'urbanisme respectifs, à titre d'information.

Article 6 :

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

Article 7 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de Monsieur le Préfet de l'Essonne dans les deux mois suivant la notification de la décision considérée, le silence gardé par l'administration pendant plus de deux mois sur la demande de recours gracieux emportant décision implicite de rejet qui peut elle-même être déférée au tribunal administratif de Versailles dans un délai de deux mois.

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours contentieux devant le Tribunal Administratif de Versailles, dans un délai de deux mois à compter de sa publication, le délai de recours gracieux étant interruptif du délai de recours contentieux. Le recours contentieux peut être fait notamment de manière dématérialisée par voie électronique (<https://www.telerecours.fr/>).

Article 8 :

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de Palaiseau, le sous-préfet d'Étampes, le directeur départemental des territoires de l'Essonne, les maires des communes listées en annexe sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,



Bertrand GAUME

Annexe I
Classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par la SNCF

Infrastructure	N° tronçon	Début du tronçon	Fin du tronçon	Tissu	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Communes concernées (traversées par le tronçon ou intersectées par le secteur affecté par le bruit)
431000 LGV Atlantique	4086	Verrières-le-Buisson	Verrières-le-Buisson	Ouvert	2	250 m	Verrières-le-Buisson
	4087.0	Palaiseau	Villebon-sur-Yvette	Ouvert	2	250 m	Palaiseau Villebon-sur-Yvette
	4087.1	Marcoussis	Janvry	Ouvert	1	300 m	Janvry Marcoussis Saint-Jean de Beauregard
	4087.2	Janvry	Dourdan	Ouvert	1	300 m	Angervilliers Briis-sous-Forges Dourdan Forges-les-Bains Janvry Saint-Cyr-sous-Dourdan Vaugrigneuse
550000 RER C	4512	Brétigny-sur-Orge	Arpajon	Ouvert	4	30 m	Arpajon Brétigny-sur-Orge La Norville Saint-Germain-lès-Arpajon
	4513	Arpajon	Dourdan	Ouvert	4	30 m	Arpajon Breuillet Breux-Jouy Bruyères-le-Châtel Dourdan Égly Roinville Saint-Chéron Sermaise
570000 RER C	4006.2 / 4505.1	Athis-Mons	Athis-Mons	Ouvert	2	250 m	Athis-Mons Vigneux-sur-Seine

	4007.0	Athis-Mons	Athis-Mons	Ouvert	1	300 m	Athis-Mons Vigneux-sur-Seine
	4007.1	Athis-Mons	Juvisy-sur-Orge	Ouvert	1	300 m	Athis-Mons Draveil Juvisy-sur-Orge
	4008	Juvisy-sur-Orge	Savigny-sur-Orge	Ouvert	1	300 m	Athis-Mons Juvisy-sur-Orge Savigny-sur-Orge Viry-Châtillon
	4009.0	Savigny-sur-Orge	Savigny-sur-Orge	Ouvert	1	300 m	Épinay-sur-Orge Morsang-sur-Orge Savigny-sur-Orge Villemoisson-sur-Orge
	4009.1	Savigny-sur-Orge	Brétigny-sur-Orge	Ouvert	2	250 m	Brétigny-sur-Orge Épinay-sur-Orge Saint-Michel-sur-Orge Sainte-Geneviève-des-Bois Savigny-sur-Orge Villemoisson-sur-Orge
	4011	Brétigny-sur-Orge	Étampes	Ouvert	2	250 m	Auvers-Saint-Georges Brières-les-Scellés Brétigny-sur-Orge Chamarande Cheptainville Étampes Étréchy La Norville Lardy Marolles-en-Hurepoix Morigny-Champigny Saint-Germain-lès-Arpajon Saint-Vrain
	4013.0	Étampes	Étampes	Ouvert	2	250 m	Étampes
	4013.1	Étampes	Angerville	Ouvert	2	250 m	Angerville Chalou-Moulineux Étampes Guillerval

745000 RERD	5009.1 / 5021.1	Vigneux-sur-Seine	Vigneux-sur-Seine	Ouvert	2	250 m	Monnerville Montgeron Vigneux-sur-Seine
	5009.2	Vigneux-sur-Seine	Montgeron	Ouvert	3	100 m	Montgeron Vigneux-sur-Seine
	5009.4	Montgeron	Quincy-sous-Sénart	Ouvert	2	250 m	Boussy-Saint-Antoine Brunoy Crosne Épinay-sous-Sénart Montgeron Quincy-sous-Sénart Varennes-Jarcy Yerres
	5016	Juvisy-sur-Orge	Grigny	Ouvert	3	100 m	Grigny Juvisy-sur-Orge Viry-Châtillon
	5021.2	Vigneux-sur-Seine	Athis-Mons	Ouvert	2	250 m	Athis-Mons Montgeron Vigneux-sur-Seine
	5021.3	Athis-Mons	Juvisy-sur-Orge	Ouvert	1	300 m	Athis-Mons Draveil Juvisy-sur-Orge
	5023	Grigny	Ris-Orangis	Ouvert	3	100 m	Grigny Ris-Orangis
	5024.0	Grigny	Corbeil-Essonnes	Ouvert	3	100 m	Corbeil-Essonnes Draveil Évry-Courcouronnes Grigny Ris-Orangis Soisy-sur-Seine
	5024.1	Corbeil-Essonnes	Corbeil-Essonnes	Ouvert	3	100 m	Corbeil-Essonnes
	5404.0	Corbeil-Essonnes	Baulne	Ouvert	4	30 m	Ballancourt-sur-Essonne Baulne Corbeil-Essonnes Fontenay-le-Vicomte Mennecy

								Ormy
	5404.1	Corbeil-Essonnes	Corbeil-Essonnes	Ouvert	3	100 m		Corbeil-Essonnes
	5406	Baulne	Boigneville	Ouvert	4	30 m		Baulne Boigneville Boutigny-sur-Essonne Buno-Bonnevaux Gironville-sur-Essonne Guigneville-sur-Essonne La Ferté-Alais Maise Prunay-sur-Essonne
746000 RER D	5027	Corbeil-Essonnes	Le Coudray-Montceaux	Ouvert	4	30 m		Corbeil-Essonnes Le Coudray-Montceaux Villabé
752100 LGV Interconnexion Est	2440	Yerres	Yerres	Ouvert	2	250 m		Yerres
985000 RER C	4510.0 / 4903.0	Massy	Massy	Ouvert	2	250 m		Massy
	4510.1 / 4903.1	Massy	Massy	Ouvert	2	250 m		Massy
	4511	Wissous	Paray-Vieille-Poste	Ouvert	3	100 m		Paray-Vieille-Poste Wissous
988000 RER D	5017	Grigny	Grigny	Ouvert	3	100 m		Grigny Ris-Orangis
	5018.0	Grigny	Corbeil-Essonnes	Ouvert	3	100 m		Corbeil-Essonnes Évry-Courcouronnes Grigny Ris-Orangis
	5018.1	Corbeil-Essonnes	Corbeil-Essonnes	Ouvert	3	100 m		Corbeil-Essonnes
990000 RER C	3562.0	Massy	Massy	Ouvert	2	250 m		Massy
	3562.1	Savigny-sur-Orge	Savigny-sur-Orge	Ouvert	1	300 m		Épinay-sur-Orge Morsang-sur-Orge Savigny-sur-Orge

							Villemoisson-sur-Orge
	3562.2	Savigny-sur-Orge	Massy	Ouvert	3	100 m	Champlan Chilly-Mazarin Épinay-sur-Orge Longjumeau Massy Morangis Savigny-sur-Orge
	3565.0	Palaiseau	Bièvres	Ouvert	3	100 m	Bièvres Igny Massy Palaiseau Verrières-le-Buisson

Annexe II
Classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par la RATP

Infrastructure	Début du tronçon (gare)	Fin du tronçon (gare)	Tissu	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Communes concernées (traversées par le tronçon ou intersectées par le secteur affecté par le bruit)
RER B	Massy-Palaiseau	Orsay-Ville	Ouvert	4	30 m	Massy Orsay Palaiseau
	Orsay-Ville	Gif-sur-Yvette	Ouvert	5	10 m	Bures-sur-Yvette Gif-sur-Yvette Orsay
Orlyval	Antony (92)	Orly	Ouvert	5	10 m	Paray-Vieille-Poste Wissous
Tramway : T7	Athis-Mons Porte de l'Essonne	Villejuif-Louis Aragon	Ouvert	5	10 m	Athis-Mons Paray-Vieille-Poste

Annexe III
Classement sonore des infrastructures de transport terrestre gérées par Île-de-France Mobilités

Infrastructure	Début du tronçon (station)	Fin du tronçon (station)	Tissu	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit	Communes concernées (traversées par le tronçon ou intersectées par le secteur affecté par le bruit)
Tramway : T12	Épinay-sur-Orge	Évry-Courcouronnes	Ouvert	5	10 m	Épinay-sur-Orge Évry-Courcouronnes Fleury-Mérogis Grigny Morsang-sur-Orge Ris-Orangis Savigny-sur-Orge Viry-Châtillon



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE L'ESSONNE

PPBE

2018-2023



Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des infrastructures routières nationales et autoroutières

**dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de passages de véhicules
dans le département de l'Essonne**

**Approuvé le 24 septembre 2019
Par arrêté préfectoral 2019-DDT-SE-342**

Historique des versions du document

VERSION	DATE	COMMENTAIRE
1	26/04/19	
2	30/04/19	Pour consultation des partenaires et mise à disposition du public
3	07/08/19	Ajout du bilan de la consultation du public
4	06/09/19	Version pour approbation
5	24/09/19	Document final approuvé par arrêté préfectoral

Affaire suivie par

Elena GUITARD – Service Environnement / Bureau prévention des Risques et des Nuisances

Tel. : 01 60 76 33 51

Courriel : ddt-se-bprn@essonne.gouv.fr

Rédacteurs

Eloïse MERCIER – SE/BPRN

Kévin HÉBERT – SE/BPRN

Relecteurs

Elena GUITARD

Sandrine FAUCHET

Sommaire

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	6
1 BRUIT ET SANTÉ.....	7
1.1 Généralités sur le Bruit.....	7
1.1.1 Le son.....	7
1.1.2 Le bruit.....	8
1.2 Les multiples effets sur la santé.....	12
1.2.1.Les perturbations du sommeil.....	12
1.2.2. Les effets biologiques extra-auditifs et psycho physiologiques.....	12
1.2.3 L'interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A).....	14
2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET CONTEXTE DU PPBE ROUTIER.....	15
2.1 La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.....	15
2.2 La directive européenne en France.....	15
2.2.1 Principaux textes réglementaires.....	15
2.2.2 Mise en œuvre.....	16
2.2.3 Le contenu réglementaire du PPBE.....	18
2.3 Elaboration du PPBE des infrastructures du réseau routier national et autoroutier dans le département de l'Essonne.....	18
3 LA CARTOGRAPHIE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ESSONNE.....	21
3.1 État du bruit en Île-de-France.....	21
3.2 Infrastructures à cartographier en Essonne.....	21
3.3 Contenu des CBS.....	23
3.4 Évaluation des niveaux sonores des infrastructures routières nationales et autoroutières.....	25
3.4.1 Etat du bruit en Essonne.....	25
3.4.2 Méthodes et hypothèses utilisées.....	26
3.5 Estimation de la population et recensement des établissements sensibles.....	26
3.5.1 Méthodes d'estimation et limite de la modélisation.....	26
3.5.2 Résultats des estimation des expositions au bruit routier.....	26
3.6 Estimation des surfaces exposées.....	30
4 LES ZONES CALMES.....	31
5 LES OBJECTIFS ET LES MOYENS DE RÉDUCTION DU BRUIT.....	32
5.1 Les objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à des valeurs limites.....	32
5.2 Les moyens de réduction des nuisances aux abords des infrastructures routières.....	34

6 DIX ANNÉES D’ACTIONS.....	38
6.1 Mesures de prévention depuis 10 ans.....	38
6.1.1 Protection des riverains en bordure de voies nouvelles ou modifiées.....	38
6.1.2 La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes : Classement sonore des voies.....	39
6.1.3 Mesures en matière d’urbanisme.....	40
6.2 Travaux de lutte contre le bruit mis en œuvre au cours des 10 dernières années.....	41
6.2.1 Mesures globales.....	41
6.2.2 Mesures pour le réseau routier national (DiRIF).....	41
6.2.3 Mesures pour le réseau routier concédé APRR.....	46
6.2.4 Mesures pour le réseau routier concédé COFIROUTE.....	47
7 ACTIONS ENVISAGÉES POUR LES 5 ANNÉES À VENIR.....	48
7.1 Programme 2018-2023.....	48
7.1.1 Mesures pour le réseau routier national (DiRIF).....	48
7.1.2 Mesures pour le réseau routier concédé APRR.....	48
7.1.3 Mesures pour le réseau routier concédé COFIROUTE.....	48
8 ANNEXES.....	49
8.1 Bilan de la consultation.....	49

Index des illustrations

Illustration 1: Propagation du son (source ARS).....	7
Illustration 2: Caractéristiques du son (source ARS).....	7
Illustration 3: Fréquences audibles par l'oreille humaine (source ARS).....	8
Illustration 4: Échelle du bruit (source ARS).....	9
Illustration 5: Échelle comparative intégrant les niveaux d'exposition des cartes de bruit stratégiques (source DRASS Rhône Alpes).....	9
Illustration 6: Addition des décibels (source ARS).....	11
Illustration 7: Les différentes étapes pour l'élaboration du PPBE.....	19
Illustration 8: BBSG, BBTM, BBDr 0/10, Source : SETRA.....	34
Illustration 9: Guide pour l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, Source : Ademe et MEEDDAT.....	35
Illustration 10: Écran végétalisé.....	35
Illustration 11: Merlon.....	35
Illustration 12: Écran transparent, Source : DDT91.....	36
Illustration 13: Écran incliné, Source : DDT91.....	36
Illustration 14: Écran en bois, Source : DDT91.....	36
Illustration 15: Écran béton, Source : DDT91.....	36
Illustration 16: A6 de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge, Source : DDT91.....	36
Illustration 17: Plaquette d'information concernant les travaux de l'"A6-Qualité", source DiRIF	43
Illustration 18: Zone de travaux A6 Sud-Evry.....	44
Illustration 19: Élargissement de la RN104, source DDT91.....	45
Illustration 20: Réseau routier concédé APRR sur le département de l'Essonne, source APRR....	46
Illustration 21: Réseau routier concédé COFIROUTE sur le département de l'Essonne, source COFIROUTE.....	47

Résumé non technique

Ces dernières années, le bruit est considéré par les Français comme l'une des principales sources de nuisance de leur vie quotidienne. Il est une source de gêne très présente en Île-de-France du fait de la forte concentration de l'habitat et de la densité exceptionnelle des infrastructures de transport.

Les infrastructures de transport en Île-de-France présentent un développement et une concentration exceptionnels avec :

- un réseau routier, le premier de France, comprenant quelque 40 000 km de routes (dont plus de 800 km d'autoroutes et de voies rapides) ;
- un réseau ferroviaire (hors métro) comprenant un peu plus de 1 800 km de voies ferrées ;
- un système aéroportuaire unique en Europe avec deux aéroports internationaux (Paris-Orly et Paris-Charles de Gaulle) et vingt-cinq autres aérodromes – civils, militaires ou privés – dont l'aéroport du Bourget et l'héliport d'Issy-les-Moulineaux.

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à éviter, prévenir ou réduire les effets nocifs de l'exposition au bruit sur la santé humaine. Elle a vocation à définir une approche des nuisances sonores commune à tous les Etats membres de l'Union Européenne. Elle rend obligatoire l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et de plans de prévention du bruit dans l'environnement.

Le présent PPBE répond à la troisième échéance fixée par la directive et traite uniquement des infrastructures routières nationales et autoroutières (conçues et non conçues) dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

La réalisation de ce PPBE, *troisième échéance*, des infrastructures routières nationales et autoroutières (conçues et non conçues) dans le département de l'Essonne a été pilotée par le Service Environnement de la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne (DDT91) avec la collaboration du centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), de la Direction des Routes d'Île-de-France (DiRIF), et des gestionnaires d'autoroute : Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE) et Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR).

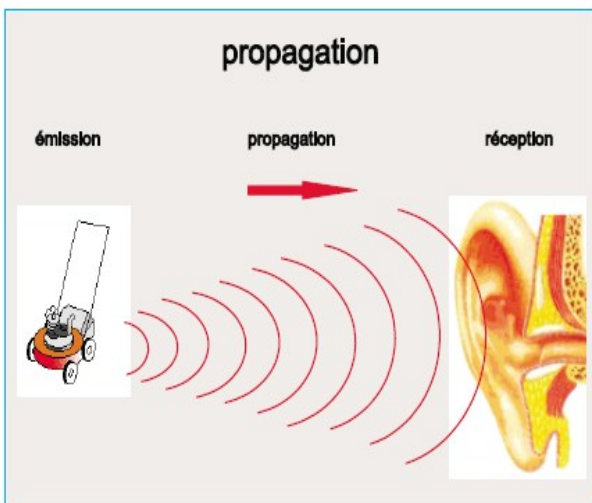
Ce document, après un rappel de quelques généralités sur le bruit et le contexte réglementaire, présente les différentes étapes d'élaboration du PPBE. La première étape consiste en un diagnostic à partir d'une synthèse des cartes de bruit stratégiques (CBS) et des données de l'Observatoire départemental du bruit. Celui-ci permet d'identifier les bâtiments ou groupes de bâtiments dépassant les valeurs limites réglementaires et à apprécier les enjeux en termes de population exposée. Viennent ensuite les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures. Est annexée une note exposant les résultats de la consultation du public et les suites qui leur auront été données. Le présent PPBE sera réexaminé, et le cas échéant révisé, tous les cinq ans au moins à compter de sa date d'approbation.

1 BRUIT ET SANTÉ

1.1 Généralités sur le Bruit

1.1.1 Le son

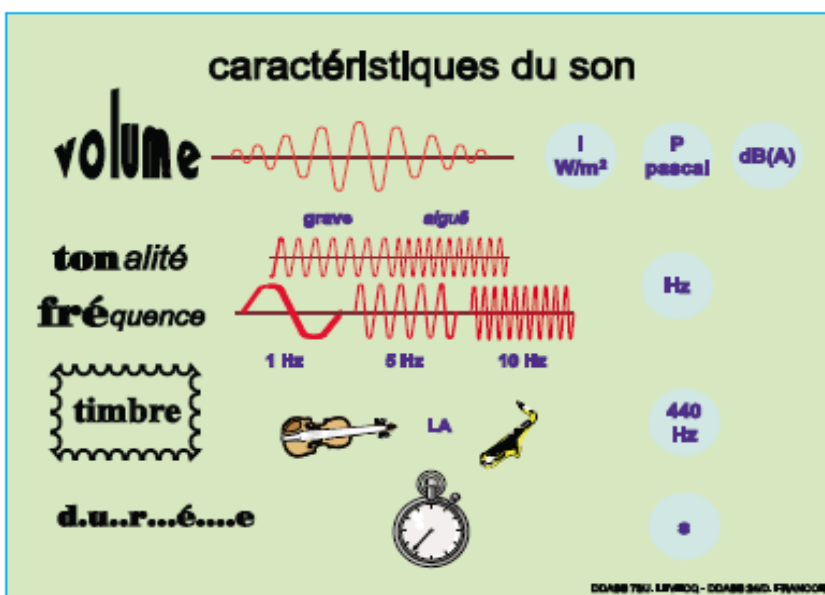
- *Définition : " Le son se définit comme un signal acoustique contenant une information signifiante pour le récepteur et/ou provoquant une sensation agréable. Souhaité, recherché, voulu, et même s'il peut lui arriver d'être dangereux pour la santé, il n'est pas perçu comme gênant. "*



Un son produit par un phénomène vibratoire se propage dans l'air et parvient jusqu'à l'oreille. Sa vitesse de propagation dépend du milieu dans lequel il se propage. Dans l'air, elle est de 340 mètres par seconde.

Pour information : le son ne se propage pas dans le vide, mais seulement dans un milieu solide, liquide ou gazeux (ex : air).

Illustration 1: Propagation du son (source ARS)



Un son est caractérisé par son intensité (niveau sonore, exprimé en décibel dB) ; sa hauteur (fréquence, exprimée en hertz Hz) et sa durée.

Illustration 2: Caractéristiques du son (source ARS)

1.1.2 Le bruit

- Définition : " Un bruit est composé d'un mélange complexe de sons aléatoires."

Le bruit ne contient pas d'information signifiante pour le récepteur ou/et provoque une sensation désagréable. En général non-désiré et imposé à la population qui le subit, il est gênant, et selon ses caractéristiques, il peut être potentiellement dangereux.

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 ".

- Caractéristiques de l'oreille humaine
 - **La fonction auditive et le décibel (A)**

L'oreille a un fonctionnement complexe faisant intervenir à la fois de la physique, de la physiologie et de la psychophysiologie. La sensation auditive du bruit est liée au logarithme de la pression acoustique "p". L'oreille humaine n'est pas sensible de la même manière à toutes les fréquences. À niveau équivalent, un son grave peut être perçu moins fort qu'un son aigu.

Dans l'échelle des intensités, l'oreille humaine perçoit des sons compris entre :

- 0 dB, plus petite variation de pression qu'elle peut détecter ;
- 120 dB correspondant au seuil de la douleur .

De même, l'oreille humaine ne perçoit pas les sons très graves fréquence inférieure à 20 Hz (infrasons) et les sons très aigus supérieurs à 20 000 KHz (ultrasons).

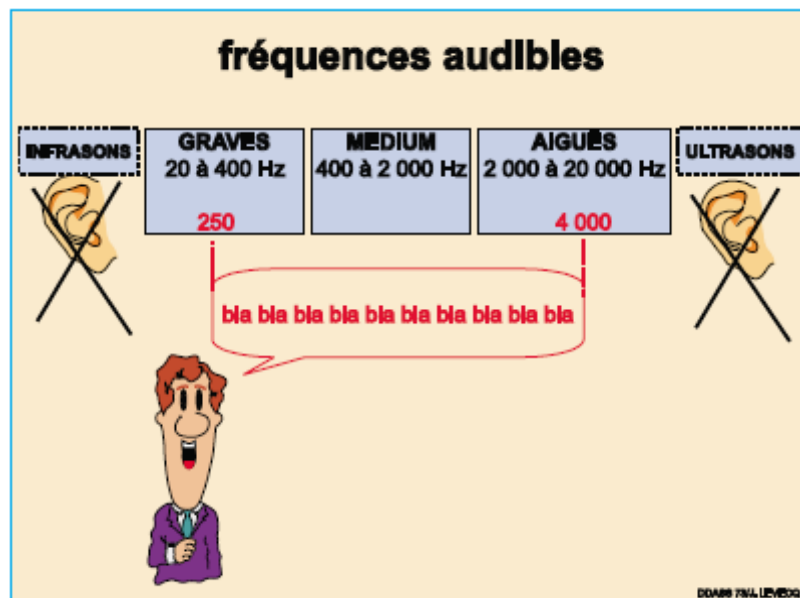


Illustration 3: Fréquences audibles par l'oreille humaine (source ARS)

Les appareils de mesure de bruit (sonomètres, analyseurs, enregistreurs,...) sont linéaires. Pour tenir compte de cette différence de sensibilité de l'oreille aux sons qui composent le bruit, un filtre de pondération fréquentielle est utilisé dans le sonomètre, qui permet de transformer l'appareil en oreille artificielle.

Le filtre de pondération fréquentielle le plus courant est appelé filtre de pondération A, il est exprimé en décibels pondéré A, noté dB(A). Il tient compte de la sensibilité de l'oreille humaine moyenne et permet de faire une mesure globale du bruit.

De fait, plus le niveau en dB(A) est élevé, plus le son est fort, et plus la gêne est importante.

- **Échelle des Intensités**

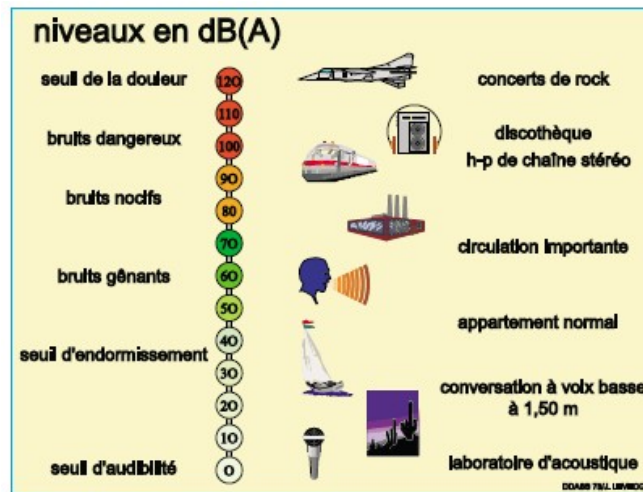


Illustration 4: Échelle du bruit (source ARS)

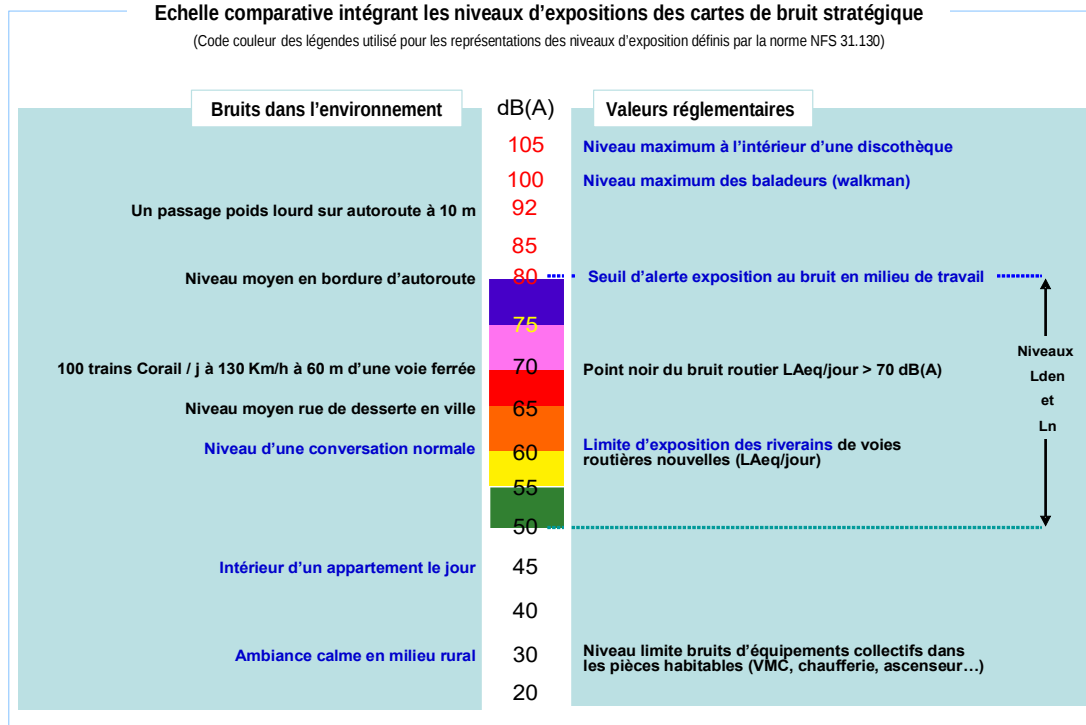


Illustration 5: Échelle comparative intégrant les niveaux d'exposition des cartes de bruit stratégiques (source DRASS Rhône Alpes)

L'environnement sonore se compose d'une multitude de sources de bruit. Aux bruits liés aux activités humaines, à la vie de la collectivité et des loisirs s'ajoutent les bruits émanant des trafics des infrastructures de transport terrestre routières. Leur niveau sonore est fluctuant dans le temps. Aussi pour caractériser le bruit des infrastructures routières sur un intervalle de temps donné T, on mesure le niveau de pression acoustique de l'infrastructure concernée.

Le L_{Aeq} est le niveau moyen de pression acoustique continu équivalent pondéré A, en décibels, qui correspond à la contribution sonore déterminée pour un intervalle de temps donné. Il traduit l'intensité moyenne du bruit sur la période T comprenant des phases de bruit entrecoupées de phases de silence.

Les cartes de bruit stratégiques sont établies à l'aide de deux indices acoustiques :

- L'indice acoustique nocturne L_n [L = level et n = night]. Il caractérise le niveau sonore entre 22 h et 6 h ;
- L'indice acoustique L_{den} [L = level, d = day, e = evening et n = night]. Il caractérise le niveau sonore sur 24 h.

L'indice L_{den} est un niveau sonore pondéré pour une journée divisée en 12 heures de jours (day), en 4 heures de soirée (evening) avec une majoration de 5 dB, et en 8 heures de nuit (night) avec une majoration de 10 dB. Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie dans ces périodes.

$$L_{den} = 10 \log \left(\frac{12 \times 10^{\frac{L_d}{10}} + 4 \times 10^{\frac{L_d+5}{10}} + 8 \times 10^{\frac{L_d+8}{10}}}{24} \right) dB$$

L_d = niveau sonore pour la période de jour (day : 6 h – 18 h) ;

L_e = niveau sonore pour la période de soirée (evening : 18 h – 22 h) ;

L_n = niveau sonore pour la période de nuit (night : 22 h – 6 h).

• Somme des niveaux sonores

L'échelle des décibels étant logarithmique, l'addition des niveaux sonores suit des règles spécifiques par exemples :

2 sources sonores de même intensité

Une source sonore multipliée par 2 a son niveau qui augmente seulement de 3 dB, une variation tout juste perceptible par l'oreille humaine. Par exemple, l'addition de 2 sons de 60 dB chacun produits par 2 voitures n'équivaut pas à 120 dB mais à 63 dB. Ceci revient à dire que lorsque le trafic routier diminue de moitié, le gain acoustique sera de 3 dB.



10 sources sonores de même intensité

Multiplier par 10 la source de bruit revient à augmenter le niveau sonore de 10 dB, ce qui correspond à un doublement de la sensation auditive. En conséquence, à vitesse constante, il faudrait diviser par 10 le trafic automobile pour réduire de 10 dB le niveau sonore d'une rue.



10 dB d'écart entre 2 sources sonores

Lorsqu'il y a 10 dB d'écart entre 2 sources sonores, seule la plus forte est perçue. C'est « l'effet de masque ».

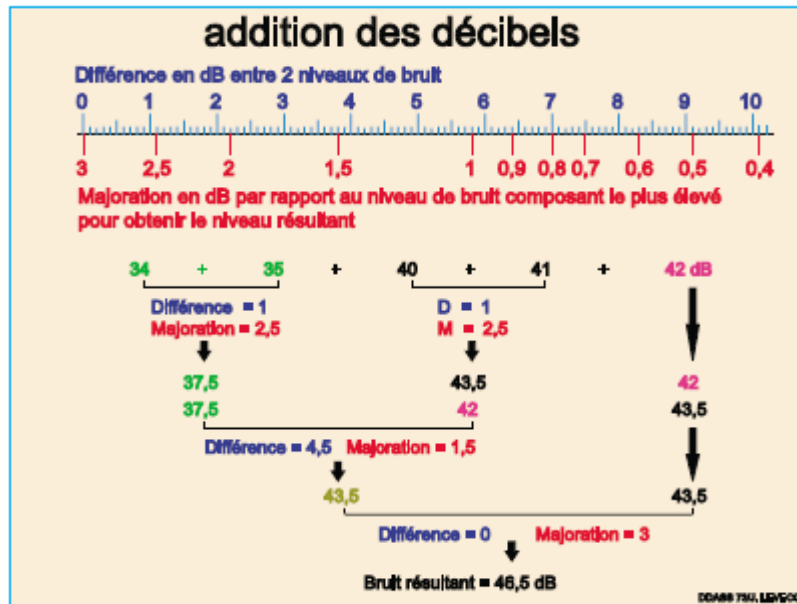


Illustration 6: Addition des décibels (source ARS)

Les niveaux de bruit ne s'ajoutent pas arithmétiquement		
Multiplier l'énergie sonore (les sources de bruit) par	C'est augmenter le niveau sonore de	C'est faire varier l'impression sonore
2	3 dB	Très légèrement : on fait difficilement la différence entre deux lieux où le niveau diffère de 3dB
4	6 dB	Nettement : on constate clairement une aggravation ou une amélioration lorsque le bruit augmente ou diminue de 6dB
10	10 dB	De manière flagrante : on a l'impression que le bruit est 2 fois plus fort
100	20 dB	Comme si le bruit était 4 fois plus fort : une variation brutale de 20 dB peut réveiller ou distraire l'attention
100 000	50 dB	Comme si le bruit était 30 fois plus fort : une variation brutale de 50 dB fait sursauter

1.2 Les multiples effets sur la santé

1.2.1. Les perturbations du sommeil

Occupant environ un tiers de notre vie, le sommeil est nécessaire pour récupérer de l'épuisement momentané des capacités tant physiques que mentales. Le sommeil n'est pas un état unique mais une succession d'états, relativement ordonnés pour une classe d'âge déterminée. Divers paramètres tels que la latence d'endormissement, les éveils, les changements de stades, ainsi que les modifications des rythmes propres aux stades du sommeil permettent d'apprécier sa structure physiologique. L'excès de bruit peut interférer à chacune de ces étapes.

Perturbations du temps total du sommeil :

- Durée plus longue d'endormissement : il a été montré que des bruits intermittents d'une intensité maximale de 45 dB(A) peuvent augmenter la latence d'endormissement de plusieurs minutes ;
- Éveils nocturnes prolongés : le seuil de bruit provoquant des éveils dépend du stade dans lequel est plongé le dormeur, des caractéristiques physiques du bruit et de la signification de ce dernier (par exemple, à niveau sonore égal, un bruit d'alarme a plus de chance de réveiller qu'un bruit neutre) ; des éveils nocturnes sont provoqués par des bruits atteignant 55 dB(A) ;
- Éveil prématuré non suivi d'un ré-endormissement : aux heures matinales, les bruits ambiants peuvent éveiller plus facilement un dormeur et l'empêcher de retrouver le sommeil.

Modification des stades du sommeil :

- Sans qu'un éveil soit provoqué et donc imperceptible pour le dormeur, la perturbation d'une séquence normale de sommeil est observée pour un niveau sonore de l'ordre de 50 dB(A). Les changements de stades, souvent accompagnés de mouvements corporels, se font au détriment des stades de sommeil les plus profonds et au bénéfice des stades de sommeil les plus légers.

À plus long terme :

- Si la durée totale de sommeil peut être modifiée dans certaines limites sans entraîner de modifications importantes des capacités individuelles et du comportement, les répercussions à long terme d'une réduction quotidienne de la durée du sommeil sont plus critiques. Une telle privation de sommeil entraîne une fatigue chronique excessive et de la somnolence, une réduction de la motivation de travail, une baisse des performances, une anxiété chronique. Les perturbations chroniques du sommeil sont source de baisses de vigilance diurnes qui peuvent avoir une incidence sur les risques d'accidents.
- L'habituation de l'organisme aux bruits en période de sommeil est incomplète : si cette habituation existe sur le plan de la perception, les effets, notamment cardio-vasculaires, mesurés au cours du sommeil montrent que les fonctions physiologiques du dormeur restent affectées par la répétition des perturbations sonores.

1.2.2. Les effets biologiques extra-auditifs et psycho physiologiques

Les effets biologiques du bruit ne se réduisent pas uniquement à des effets auditifs : des effets non spécifiques peuvent également apparaître.

En réponse à une stimulation acoustique, l'organisme réagit comme il le ferait de façon non spécifique à toute agression, qu'elle soit physique ou psychique. Cette stimulation, si elle est répétée et intense, entraîne une multiplication des réponses de l'organisme qui, à la longue, peut induire un état de fatigue, voire un épuisement de celui-ci. Cette fatigue intense constitue le signe évident du « stress » subi par l'individu et, au-delà de cet épuisement, l'organisme peut ne plus être capable de répondre de façon adaptée aux stimulations et aux agressions extérieures et voir ainsi ses systèmes de défense devenir inefficaces.

Chez les travailleurs exposés au bruit, et les personnes vivant près des aéroports, des industries et des rues bruyantes, l'exposition au bruit peut avoir un impact négatif sur leurs fonctions physiologiques. L'impact peut être temporaire mais parfois aussi permanent. L'importance et la durée des troubles sont déterminées en partie par des variables liées à la personne, son style de vie et ses conditions environnementales. Les effets instantanés de l'exposition au bruit peuvent se traduire par l'accélération de la fréquence cardiaque. Après une exposition prolongée, les individus sensibles peuvent développer des troubles permanents, tels que de l'hypertension et une maladie cardiaque ischémique.

Ainsi les travailleurs exposés à un niveau élevé de bruit industriel pendant 5 à 30 ans peuvent souffrir de tension artérielle et présenter un risque accru d'hypertension. Des effets cardio-vasculaires ont été observés après une exposition de longue durée aux trafics aérien et automobile avec des valeurs de L_{Aeq} 24h de 65-70 dB(A). Bien que l'association soit rare, les effets sont plus importants chez les personnes souffrant de troubles cardiaques que pour celles ayant de l'hypertension. Cet accroissement limité du risque est important en termes de santé publique dans la mesure où un grand nombre de personnes y est exposé.

Il a été montré, principalement pour les travailleurs et les enfants, que le bruit peut compromettre l'exécution de tâches cognitives. Bien que l'éveil dû au bruit puisse conduire à une meilleure exécution de tâches simples à court terme, les performances diminuent sensiblement pour des tâches plus complexes. La lecture, l'attention, la résolution de problèmes et la mémorisation sont parmi les fonctions cognitives les plus fortement affectées par le bruit. Le bruit peut également distraire et augmenter les erreurs dans le travail. Certains accidents peuvent être un indicateur de réduction des performances. Des bruits soudains et peu familiers peuvent entraîner des réactions négatives et des réponses réflexes provoquées par la surprise ou la peur.

Le bruit peut générer d'autres effets biologiques :

- Sur le système endocrinien : l'exposition au bruit entraîne une modification de la sécrétion des hormones liées au stress que sont l'adrénaline et la noradrénaline, notamment lors de l'exposition au bruit au cours du sommeil ; l'élévation des taux nocturnes de ces hormones peut avoir des conséquences sur le système cardio-vasculaire. Plusieurs études rapportent également une élévation du taux nocturne de cortisol, hormone traduisant le degré d'agression de l'organisme et jouant un rôle essentiel dans les défenses immunitaires de ce dernier ;
- Sur le système immunitaire : tout organisme subissant une agression répétée peut avoir des capacités de défense qui se réduisent fortement. Les effets sur le système immunitaire sont secondaires aux effets sur le système endocrinien ;
- Sur la santé mentale : le bruit est considéré comme la nuisance principale chez les personnes présentant un état anxio-dépressif ; la présence de ce facteur joue un rôle déterminant dans l'évolution et le risque d'aggravation de cette maladie.

1.2.3 L'interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A)

La compréhension de la parole est compromise par le bruit. La majeure partie du signal acoustique dans la conversation est située dans les gammes de fréquences moyennes et aigües, en particulier entre 300 et 3 000 hertz.

La compréhension de la parole dans la vie quotidienne est influencée par le niveau sonore, par la prononciation, par la distance, par l'acuité auditive, par l'attention mais aussi par les bruits interférents. Pour qu'un auditeur avec une audition normale comprenne parfaitement la parole, le rapport signal-sur-bruit (c'est à dire la différence entre le niveau de la parole et le niveau sonore du bruit interférent) devrait être au moins de 15 dB(A). Puisque le niveau de pression acoustique du discours normal est d'environ 60 dB(A), un bruit parasite de 45 dB(A) ou plus, gêne la compréhension de la parole dans les plus petites pièces.

La notion de perturbation de la parole par les bruits interférents provenant de la circulation s'avère très importante pour les établissements d'enseignement où la compréhension des messages pédagogiques est essentielle. L'incapacité à comprendre la parole a pour résultat un grand nombre de handicaps personnels et de changements comportementaux. Les personnes souffrant d'un déficit auditif, les personnes âgées, les enfants en cours d'apprentissage du langage et de la lecture, et les individus qui ne dominent pas le langage parlé, sont particulièrement vulnérables.

2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET CONTEXTE DU PPBE ROUTIER

2.1 La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 du parlement européen relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement vise à établir une approche commune destinée à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles, y compris la gêne, de l'exposition au bruit dans l'environnement. À cette fin, les actions suivantes sont mises en œuvre :

- détermination de l'exposition au bruit dans l'environnement grâce à la cartographie du bruit, selon des méthodes d'évaluation communes aux États membres ;
- information du public en ce qui concerne le bruit dans l'environnement et ses effets ;
- l'adoption de plans d'action fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante.

La présente directive s'applique au bruit dans l'environnement auquel sont exposés en particulier les êtres humains dans les espaces bâtis, les parcs publics ou d'autres lieux calmes d'une agglomération, à proximité des écoles, aux abords des hôpitaux ainsi que d'autres bâtiments sensibles au bruit.

2.2 La directive européenne en France

2.2.1 Principaux textes réglementaires

- Ordonnance 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE.
- Articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissant les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Arrêté du 3 avril 2006 fixant la liste des aérodromes concernés par l'application de la directive, dont les aéroports de Paris Charles De Gaulle (95), Paris Le Bourget (93) et Paris Orly (94)
- Arrêté du 4 avril 2006 fixant les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- Arrêté du 26 décembre 2017 modifiant l'arrêté du 14 avril 2017 établissant les listes des agglomérations de plus de 100 000 habitants.
- Textes d'application :
 - Circulaire du 25 mai 2004 portant sur l'application de l'article L571.10 et fixant les nouvelles instructions à suivre concernant : les observatoires du bruit des transports terrestres ; le recensement des points noirs ; les opérations de résorption des points noirs dus au bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.
 - Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
 - Instruction du 23 juillet 2008 fixant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires.

2.2.2 Mise en œuvre

La mise en œuvre de la directive européenne prévoit dans un premier temps l'élaboration de cartes de bruit dites "Cartes de Bruit Stratégiques" (CBS) et dans un second temps, la rédaction de plans d'actions dit "Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement" (PPBE).

Les cartes de bruit des grandes infrastructures de transports ont pour objectif d'évaluer le bruit émis dans l'environnement sous forme de cartes, d'estimer les populations et les établissements d'enseignement et de santé exposés au bruit et d'établir des prévisions générales de son évolution. Il existe trois types de cartes, elles sont décrites au " Chapitre 3 : La cartographie du bruit des infrastructures terrestres " du présent document.

Les PPBE définissent des actions visant à réduire le bruit, et par conséquent le nombre de personnes exposées dans les zones soumises à des niveaux jugés excessifs, à prévenir les effets du bruit et à préserver les zones calmes. Il s'appuie sur la carte de bruit stratégique.

La mise en œuvre s'établit d'abord selon deux échéances :

Première échéance :

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour :

- chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic dépasse 6 millions de passages de véhicules par an ;
- chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages de trains par an ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Seconde échéance :

Établissement des cartes de bruit stratégiques et des PPBE correspondants pour :

- chacune des infrastructures routières et autoroutières dont le trafic dépasse 3 millions de passages de véhicules par an ;
- chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 30 000 passages de trains par an ;
- les aéroports listés par l'arrêté du 3 avril 2006 ;
- les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Puis tous les 5 ans, les cartes de bruit stratégiques et les plans d'action sont réexaminés et, le cas échéant, révisés lorsque survient un fait nouveau majeur affectant la situation en matière de bruit.

Troisième échéance :

La troisième échéance correspond à la première révision, 5 ans après l'approbation du PPBE et des cartes de bruit visés ci-dessus.

Les autorités compétentes en charge de réaliser leur cartographie (CBS) et leur PPBE sont :

	CBS	PPBE
Agglomérations	EPCI ¹ / commune	EPCI/ commune
Routes nationales	Préfet	Préfet
Autoroutes concédées	Préfet	Préfet
Routes collectivités	Préfet	Collectivités
Voies ferrées	Préfet	Préfet
Grands aéroports	Préfet(s)	Préfet(s)

¹ : *Etablissement Public de Coopération Intercommunale*

Le préfet arrête les CBS et les PPBE concernant les grandes infrastructures routières et ferroviaires du réseau national, selon les conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 relative à l'élaboration des CBS et des PPBE et par l'instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des PPBE relevant de l'Etat.

Dans le département de l'Essonne, chaque gestionnaire d'infrastructures réalise son PPBE :

- le PPBE des infrastructures du réseau routier national et autoroutier (concédé et non concédé), **objet du présent document**, sur lesquelles circulent plus de 3 millions de véhicules par an est rédigé par la direction départementale des territoires en collaboration avec les gestionnaires ;
- le PPBE des infrastructures routières du réseau départemental est réalisé par le Conseil Départemental ;
- le PPBE des infrastructures ferroviaires, appartenant à la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) et à SNCF-Réseau est rédigé par la direction départementale des territoires en collaboration avec les gestionnaires ;
- les PPBE des collectivités territoriales sont réalisés par les communautés d'agglomération compétentes dans le domaine. En Essonne, 4 autorités sont compétentes : Cœur d'Essonne Agglomération, la Communauté d'Agglomération Grand Paris Sud Seine Sénart, la Communauté Paris Saclay et la Communauté d'Agglomération Val d'Yerres Val de Seine.

2.2.3 Le contenu réglementaire du PPBE

Le PPBE contient (article R57-8 du code de l'environnement) :

- Un rapport de présentation présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures concernées ;
- S'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des zones calmes définies et les objectifs de préservation les concernant ;
- Les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées au bruit dépassant les valeurs limites ;
- Les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris dans les zones calmes ;
- S'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en oeuvre des mesures recensées ;
- Les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
- Une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
- Un résumé non technique du plan ;
- Une synthèse de la consultation du public et des suites qui lui sont données ;
- Les annexes cartographiques.

2.3 Elaboration du PPBE des infrastructures du réseau routier national et autoroutier dans le département de l'Essonne

La direction départementale des territoires, sous l'autorité du préfet, pilote les démarches de l'État (CBS et PPBE).

Concernant les infrastructures routières, la CBS de la 1^{ère} échéance a été approuvée par arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010. Celle de la 2^{ème} échéance a été approuvée par arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 12 août 2014, elles ont été mises à jour dans le cadre de la 3^{ème} échéance et ont été approuvées par arrêté préfectoral n°2018- DDT- SE n°489 du 20 décembre 2018.

Le présent PPBE, dit de 3^{ème} échéance, est l'aboutissement d'une démarche partenariale entre la Compagnie financière et industrielle des autoroutes (COFIROUTE), Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) (gestionnaires d'autoroute) et les services de l'Etat.

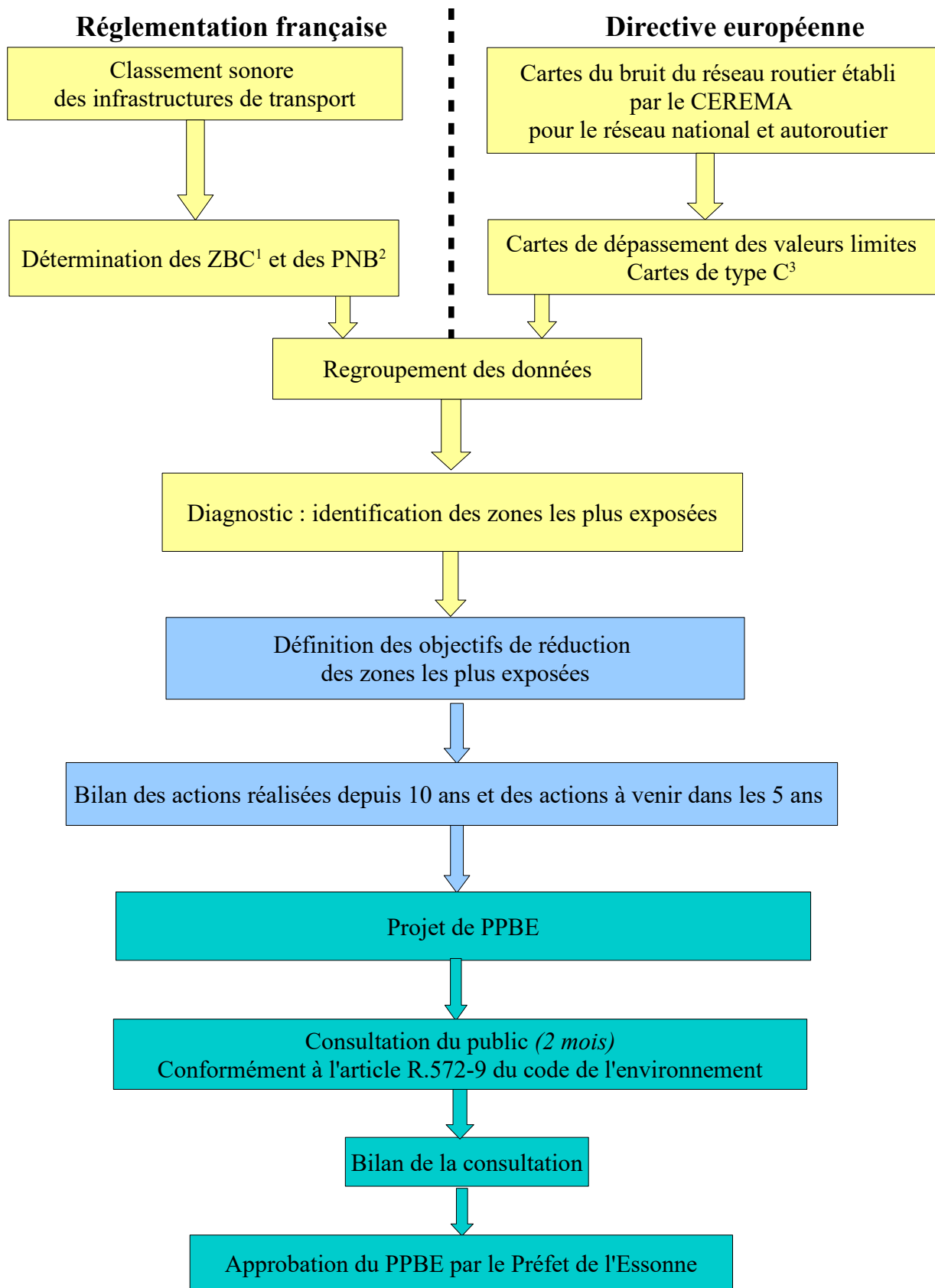


Illustration 7: Les différentes étapes pour l'élaboration du PPBE

(1) Zone de bruit critique :

Les empreintes sonores déterminées à partir du classement sonore des infrastructures arrêté par le préfet de département (cf § 6.1.2) permettent d'identifier des zones de bruit critique (ZBC). Ce sont des zones urbanisées relativement continues où les indicateurs de gêne L_{Aeq} dépassent ou risquent de dépasser à terme la valeur limite diurne (6h-22h) 70 dB(A) et/ou la valeur nocturne 65 dB(A). Ces indicateurs sont évalués en façades des bâtiments sensibles, résultant de l'exposition de l'ensemble des infrastructures de transports terrestres dont la contribution sonore est significative. On retient comme critère de continuité urbaine une distance entre les bâtiments, inférieure à 200 mètres. On entend par bâtiment sensible un bâtiment composé de locaux à usage d'habitation, d'enseignement, de soins, de santé ou d'action sociale. Les ZBC constituent les zones d'étude des points noirs du bruit.

(2) Point noir du bruit :

Un point noir du bruit (PNB) est un bâtiment sensible localisé dans une zone de bruit critique qui répond aux critères d'antériorité définis par la circulaire du 12 juin 2001 relative à l'observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres, et rappelés dans le Chapitre 5 : Les objectifs et moyens de réduction du bruit.

(3) voir paragraphe 3.3

3 LA CARTOGRAPHIE DES INFRASTRUCTURES ROUTIERES EN ESSONNE

3.1 État du bruit en Île-de-France

(source Bruitparif 2019)

D'après la dernière étude de perception des nuisances sonores en Île-de-France ([étude Crédoc pour Bruitparif](#)), le bruit routier apparaît comme la cause majeure des nuisances sonores dans l'environnement extérieur. **Un Francilien sur trois** cite ainsi la circulation routière ou les bruits qui y sont associés (deux-roues motorisés bruyants, avertisseurs sonores), comme source principale des nuisances sonores ressenties à son domicile.

Cela n'a rien d'étonnant car l'Île-de-France possède le premier réseau routier de France avec plus de **40 000 km de routes**. La route est le mode majoritairement utilisé pour déplacer les hommes et les marchandises en Île-de-France. Elle assure 58 % des distances parcourues par les Franciliens et transporte 85 % des 287 millions de tonnes de marchandises circulant dans la région. Le réseau routier supportant ce trafic est dense : plus de 1 000 km d'autoroutes et de voies rapides, 1 500 km de routes nationales et 8 600 km de routes départementales. Ainsi 35 % des Franciliens résident à moins de 200 m d'un axe présentant un trafic de plus de 6 millions de véhicules/an. L'influence directe du trafic routier et la proximité des habitations à la voirie impactent considérablement le nombre de Franciliens soumis à des niveaux de bruit élevés. Il faut mentionner aussi, au voisinage des grands axes routiers l'existence de nombreux établissements sensibles (établissements de santé ou d'éducation).

3.2 Infrastructures à cartographier en Essonne

Les infrastructures routières à cartographier pour cette 3^e échéance sont les routes dont le trafic est **supérieur à 3 millions de véhicules par an** c'est-à-dire les voies supportant un **trafic journalier supérieur à 8200 véhicules**. Il comprend :

- Réseau autoroutier : A5, A6, A10, A86, A106 et A126.
- Réseau routier national : N6, N104, N118, N337, N440, N441 et N449.
- Réseau routier départemental : N7, N20, N306, D19, D25/D25E, D26, D32, D33, D35, D36, D46, D50, D53, D54, D59, D60, D63, D91, D92, D93/D93A, D94, D97, D116D, D117, D118/D118E/D118Z, D120/D120E, D128, D133, D148, D149, D153, D156E, D165, D167/D167A, D186, D188, D191, D193, D217, D218, D257, D260, D296, D306, D310, D312, D324, D330, D351, D372, D444, D445, D446, D448, D449, D591, D831, D920, D930, D931, D938, D941, D947, D948 et D988.

Les cartes de bruit stratégiques concernant ces axes routiers ont déjà été approuvées par l'arrêté préfectoral [n°2018-DDT-SE-n°489](#) du 20 décembre 2018 pour le réseau national et le réseau départemental.

Il est important de noter que le réseau routier départemental ne rentre pas dans le champ du présent PPBE État. Le réseau routier départemental fait l'objet d'un PPBE dont la réalisation incombe cette fois-ci au Conseil Départemental de l'Essonne.

Sur le département de l'Essonne, il existe un réseau autoroutier concédé et non concédé. Le réseau autoroutier non-concédé a une longueur totale de 158 km en sens unique. Le réseau concédé est géré par deux sociétés privées : COFIROUTE et APRR, il a une longueur totale de 17 km. L'ensemble du réseau national a une longueur totale de 144 km en sens unique.

Pour la 3^{ème} échéance, l'ensemble du réseau national a été entièrement révisé de façon à tenir compte d'un trafic actualisé et de la pose de nouveaux écrans anti-bruit aux bords des voies.































Ce tableau liste les grandes infrastructures routières qui font l'objet du présent PPBE :

Axe	Tronçons	Gestionnaire
A5	Tigery à Tigery	APRR
A6	Wissous à Nainville-les-Roches	DiRIF
A10	Wissous à Saint-Jean-de-Beauregard	DiRIF
A10	Saint-Jean-de-Beauregard à Dourdan	COFIROUTE
A86	Verrières-le-Buisson à Verrières-le-Buisson	DiRIF
A106	Wissous à Wissous	DiRIF
A126	Palaiseau à Chilly-Mazarin	DiRIF
N6	Vigneux à Tigery	DiRIF
N104	Marcoussis à Tigery	DiRIF
N118	Les Ulis à Bièvres	DiRIF
N337	Le Coudray-Montceaux à Le Coudray-Montceaux	DiRIF
N440	Grigny à Ris-Orangis	DiRIF
N441	Ris-Orangis à Grigny	DiRIF
N449	Ris-Orangis à Ris-Orangis	DiRIF

3.3 Contenu des CBS

Les cartes du bruit des grandes infrastructures routières nationales et autoroutières sont établies pour les indices L_{den} et L_n sur la base des trafics routiers. Ces documents graphiques sont complétés par des tableaux d'estimation.

Les documents graphiques :

	<p>Carte de type A, indice L_{den} : représentation des zones exposées au bruit, sur une période de 24 heures, à l'aide des courbes isophones¹ allant de 55 à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A)</p> <p>Zone exposée au bruit en dB(A) :</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>[55;60[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[60;65[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[65;70[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[70;75[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>≥ 75</td> </tr> </table>		[55;60[	[60;65[	[65;70[	[70;75[	≥ 75
	[55;60[
	[60;65[
	[65;70[
	[70;75[
	≥ 75										
	<p>Carte de type A, indice L_n : représentation des zones exposées au bruit, de nuit, à l'aide des courbes isophones allant de 50 à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A)</p> <p>Zone exposée au bruit en dB(A) :</p> <table border="0"> <tr> <td></td> <td>[50;55[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[55;60[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[60;65[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>[65;70[</td> </tr> <tr> <td></td> <td>≥ 70</td> </tr> </table>		[50;55[	[55;60[	[60;65[	[65;70[	≥ 70
	[50;55[
	[55;60[
	[60;65[
	[65;70[
	≥ 70										

¹ Isophone : courbe reliant des points d'égal niveau sonore

	<p>Carte de type B : représentation des secteurs affectés par le bruit arrêtés par le Préfet en application du 1° de l'article 5 du décret n°95-21 du 9 janvier 1995. Cette carte des secteurs de nuisance est associée au classement sonore des infrastructures(cf § 6.1.2).</p> <p>Catégorie de l'infrastructure : (largeur maximum du secteur affectée par le bruit)</p> <ul style="list-style-type: none"> 1 (300m) 2 (250 m) 3 (100 m) 4 (30 m) 5 (10 m) <p>La carte de type B associée au classement sonore des infrastructures a été reconduite.</p> <p>Le classement sonore du réseau routier n'a pas été révisé.</p>
	<p>Carte de type C, indice L_{den} : représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées, sur une période de 24 heures.</p> <p>Pour les axes routiers, la valeur limite est de 68 dB(A).</p> <p>Zone exposée au bruit en dB(A) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ≥ 68
	<p>Carte de type C, indice L_n : représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées de nuit.</p> <p>Pour les axes routiers, la valeur limite est de 62 dB(A).</p> <p>Zone exposée au bruit en dB(A) :</p> <ul style="list-style-type: none"> ≥ 62

Les cartes de type A, B et C pour les infrastructures routières sont réalisées au 1/25 000.

Les tableaux d'estimation

Les cartes sont accompagnées de tableaux d'estimation de la population exposée et des établissements sensibles (santé et enseignement). Le tableau suivant précise la nature des informations qu'ils contiennent :

Type de carte	Indice	Population	Établissements de santé	Établissements d'enseignement
A	L_{den}	Nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à plus de 55 dB(A), selon les classes suivantes : [55;60[, [60;65[, [65;70[, [70;75[et >75 dB(A)		
	L_n	Nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à plus de 50 dB(A), selon les classes suivantes : [50;55[, [55;60[, [60;65[, [65;70[et >70 dB(A)		
C	L_{den}	Nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites (68 dB(A) pour les axes routiers)		
	L_n	Nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et nombre d'établissements de santé et d'enseignement exposés à des niveaux sonores dépassant les valeurs limites (62 dB(A) pour les axes routiers)		

Une estimation de la superficie totale en kilomètres carrés exposée à des valeurs de L_{den} supérieures à 55, 65 et 75 dB(A) est également réalisée.

3.4 Évaluation des niveaux sonores des infrastructures routières nationales et autoroutières

3.4.1 Etat du bruit en Essonne

La carte de bruit stratégique relatives aux grandes infrastructures routières départementales, nationales et autoroutières (conçédées et non-conçédées) a fait l'objet d'une approbation par arrêté préfectoral 2018 - DDT-SE n°489 du 20 décembre 2018.

Les cartes de bruit stratégiques du réseau routier départemental ont été réalisées par Bruitparif. Ce réseau fait l'objet d'un PPBE dont la réalisation incombe au Conseil Départemental de l'Essonne.

Les cartes de bruit stratégiques du réseau routier national et autoroutier non-conçédé ont été réalisées par le CEREMA Île-de-France.

Les cartes de bruit stratégiques du réseau autoroutier de COFIROUTE ont été réalisées par le CEREMA Normandie-Centre.

Les cartes de bruit stratégiques du réseau autoroutier d'APRR ont été réalisées par "Bureau Véritas".

Les cartes de bruit stratégiques sont disponibles sur le site internet de la Préfecture de l'Essonne : <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-cartes-de-bruit-strategiques-du-departement-de-l-Essonne-CSB>

3.4.2 Méthodes et hypothèses utilisées

Les méthodes et hypothèses sont explicitées dans les résumés non techniques spécifiques des CBS approuvées en décembre 2018, consultables via le lien ci-dessus.

3.5 Estimation de la population et recensement des établissements sensibles

3.5.1 Méthodes d'estimation et limite de la modélisation

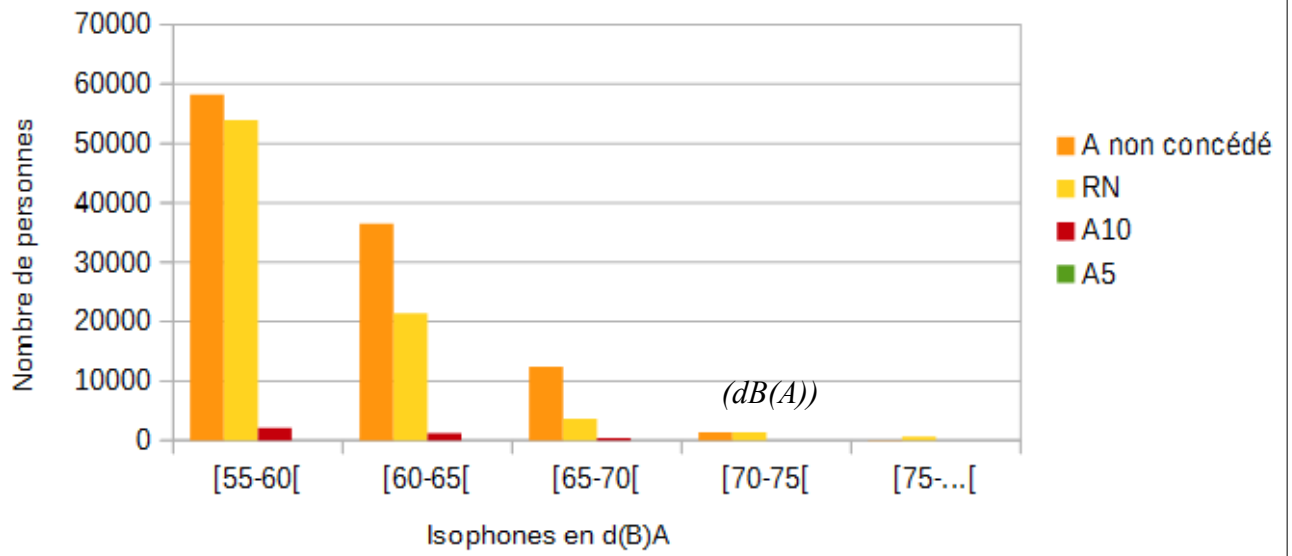
Les méthodes sont présentées dans les résumés non techniques spécifiques des CBS approuvées en décembre 2018.

3.5.2 Résultats des estimation des expositions au bruit routier

Représentations graphiques de l'exposition des populations, des établissements de santé et d'enseignement issues des données des CBS approuvées en décembre 2018 :

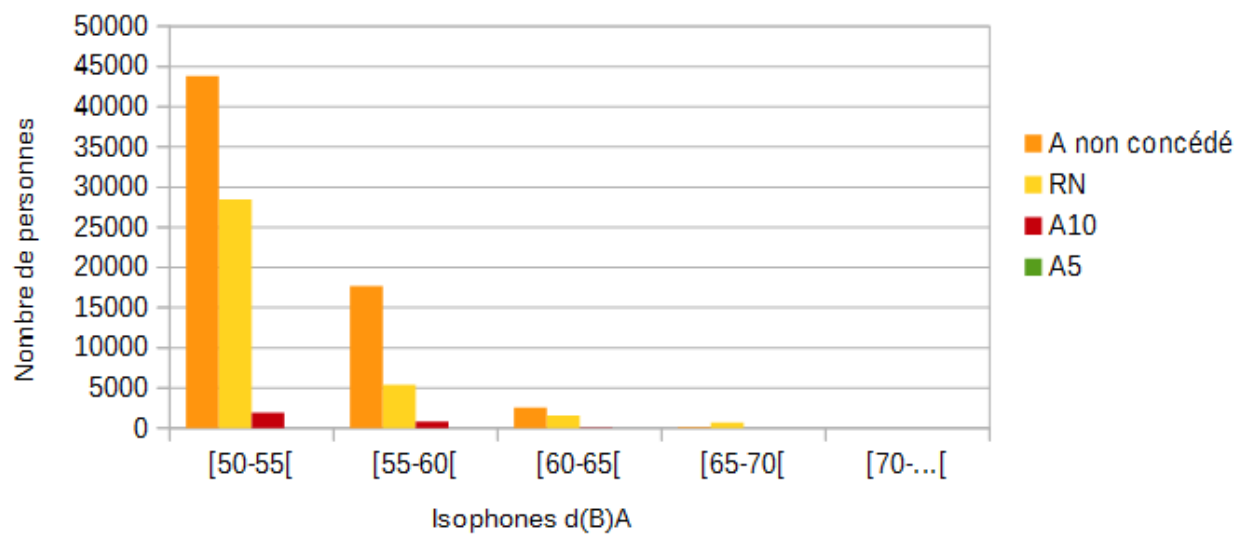
Lden

Nombre de personnes exposées



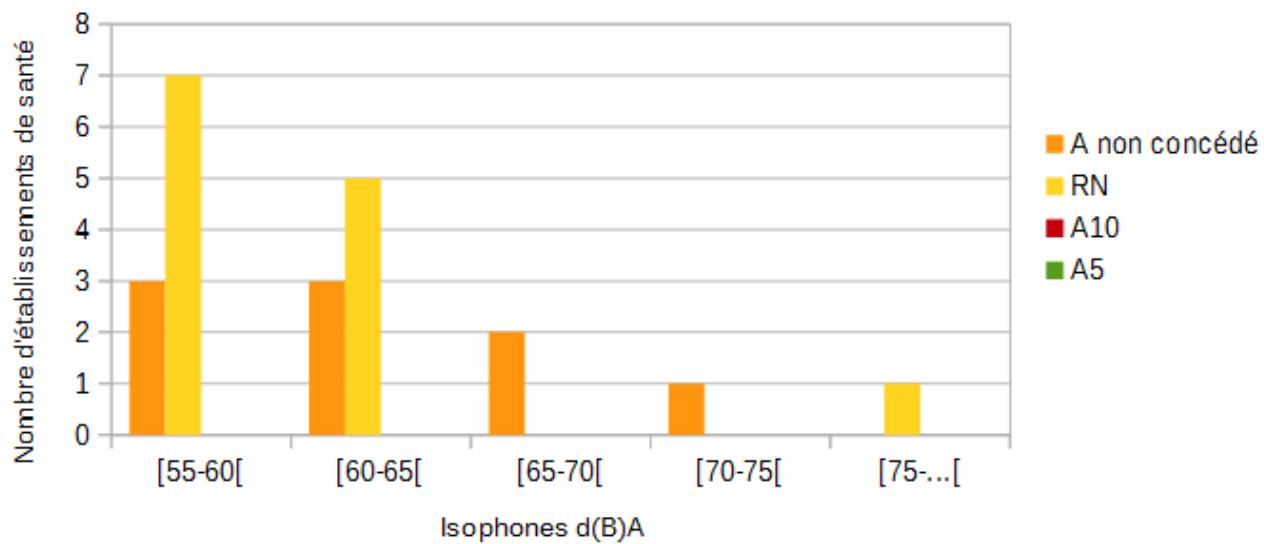
Ln

Nombre de personnes exposées



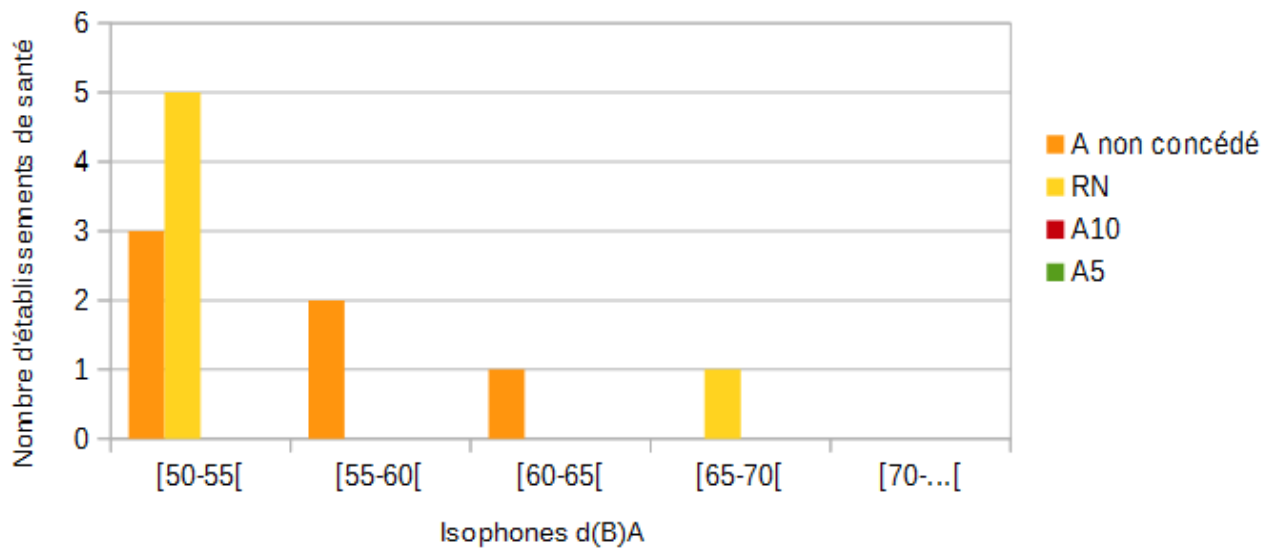
Lden

Nombre d'établissements de santé



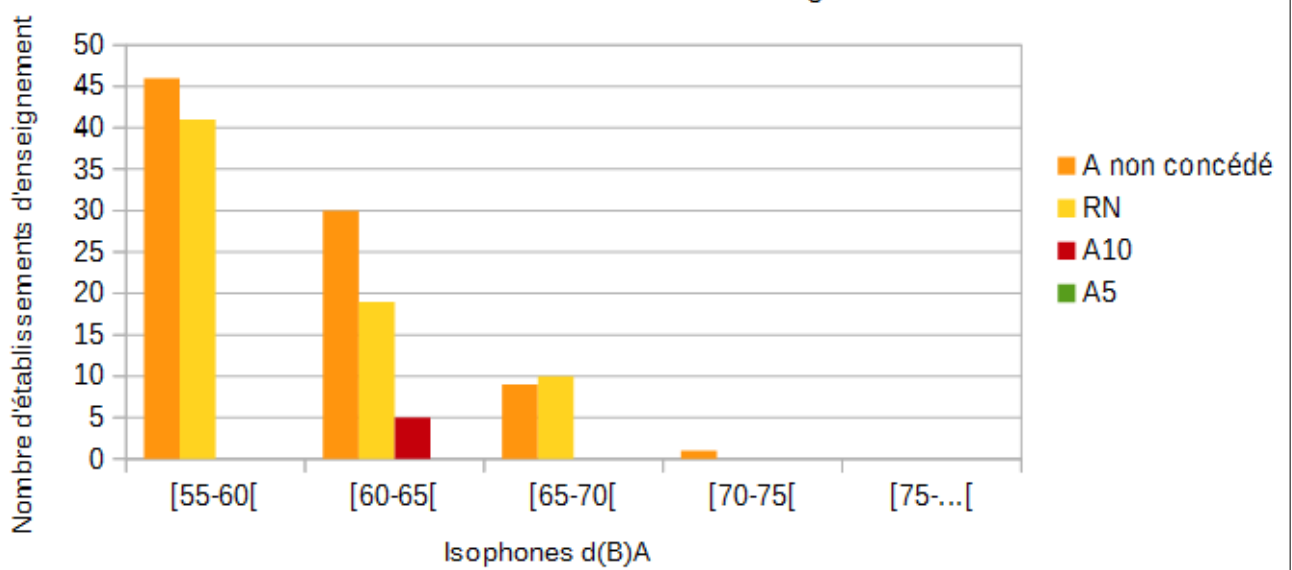
Ln

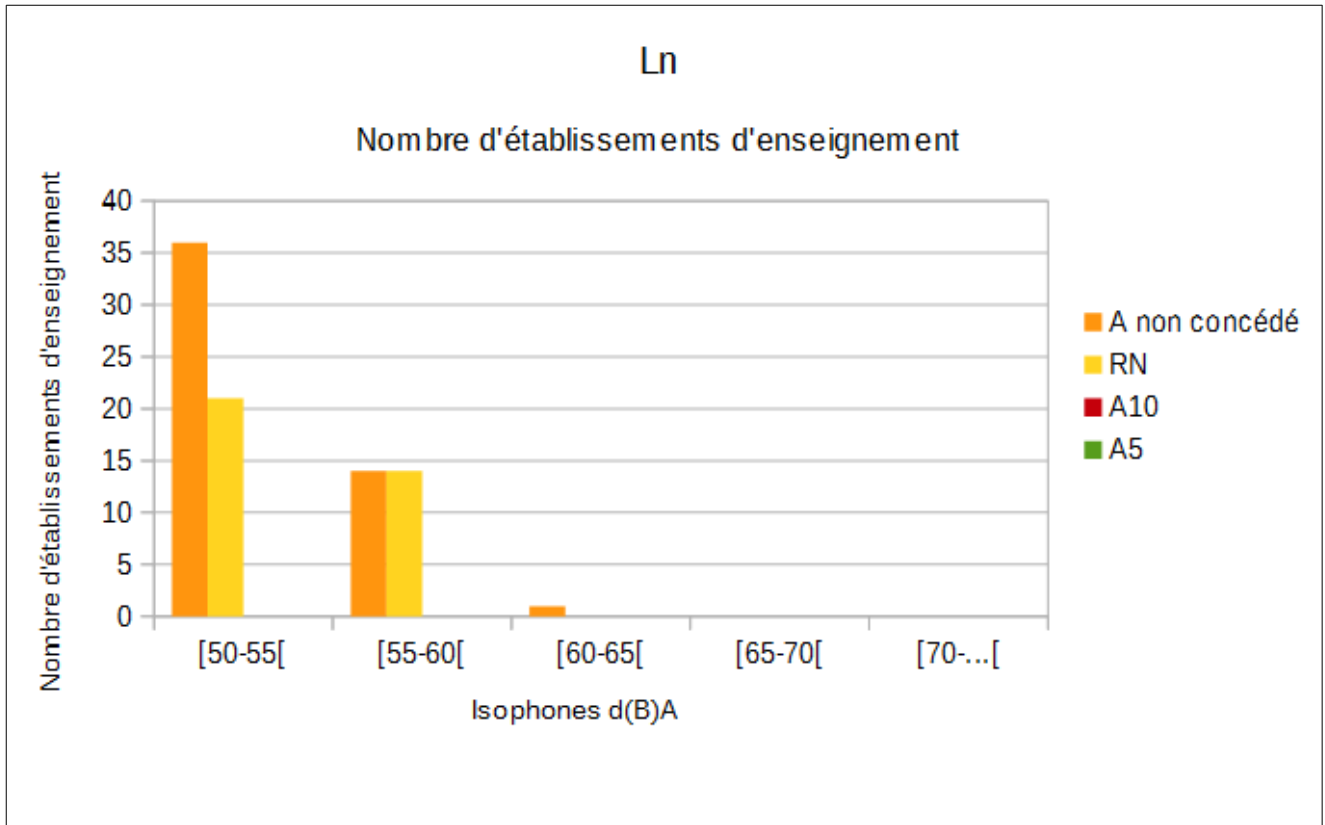
Nombre d'établissements de santé



Lden

Nombre d'établissements d'enseignement





Concernant l'autoroute A5, aucun établissement de santé ni d'enseignement ainsi qu'aucune habitation n'a été recensé en zone d'exposition de bruit.

Au vu des diagrammes, on constate que sur le territoire de l'Essonne les nuisances issues du réseau routier ont pour origine principale les infrastructures dont l'État est le gestionnaire : les routes nationales et les autoroutes non concédées. Ce constat s'explique par une gestion quasi exclusive des voies rapides d'Île-de-France par la Direction des routes d'Île de France sur la région, où seul un linéaire de 17km d'autoroute est concédé.

Les tableaux ci-dessous présentent les expositions à un niveau excessif de bruit (dépassement de la valeur limite) d'origine routier sur le département de l'Essonne. Les informations qu'ils fournissent en termes de nombre de personnes exposées sont maximalistes dans la mesure où le dénombrement est effectué par axe routier et ne prend pas en compte les zones de multi-exposition (des personnes ou établissements peuvent être comptés deux fois).

	A non concédé	RN	A10	A5
L_{den} : valeur limite en dB(A)	68			
Nombre d'habitants	4058	2666	64	0
Nombre d'établissements de santé	1	1	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	1	0	0	0

	A _{non concédé}	RN	A10	A5
L _n : valeur limite en dB(A)	62			
Nombre d'habitants	782	1419	11	0
Nombre d'établissements de santé	1	1	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	0	0	0	0

Au total, près de **9 000 personnes vivent dans des zones de dépassement de seuil.**

L _{den} de [55...75[dB(A)		
Nombre de personnes habitants les communes traversées par le réseau national et autoroutier	915 625	Soit 21,12 %
Nombre de personnes exposées	193 384	

Sur **une période de 24 heures**, près **d'un quart** des personnes habitants des communes traversées par le réseau routier national et autoroutier sont **exposées au bruit**, et **3,5%** des personnes exposées sont en zone de **dépassement des valeurs limites**.

L _n de [50...70[dB(A)		
Nombre de personnes habitants les communes traversées par le réseau national et autoroutier	904 954	Soit 11,38 %
Nombre de personnes exposées	103 065	

Pendant la nuit, un peu plus d'une personne sur dix habitant les communes traversées par le réseau routier national et autoroutier est **exposée au bruit** et **2 %** des personnes exposées sont en zone de **dépassement des valeurs limites**.

Au vu des effets sur la santé précédemment présentés, des actions pour prévenir et réduire le bruit doivent être prises.

3.6 Estimation des surfaces exposées

L'arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit impose une information sur l'estimation des superficies (en km²) des zones exposées à des L_{den} supérieurs à 55, 65 et 75 dB(A). Les CBS approuvées en décembre 2018 présentent cette estimation.

4 LES ZONES CALMES

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver.

La notion de « zone calme » est définie dans le code de l'environnement (article L.572 - 6) comme des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Ainsi, la thématique du bruit est placée au centre de la réflexion concernant ces zones.

Les valeurs seuils peuvent être différentes suivant que les zones se situent en agglomération ou en rase campagne. Ainsi peuvent être retenus en ville les coulées vertes, les parcs et squares, les terrains de sports et de loisirs, d'une façon générale toutes les zones de détente gérées par les communes. Le seuil retenu peut différer suivant l'importance de la commune, des activités au sein de celle-ci et des infrastructures qui la traversent ; le bruit de fond variant en fonction de ces paramètres.

Hors agglomération, les parcs nationaux, les forêts domaniales, les châteaux et parcs nationaux attenants, les zones de loisirs, les berges de rivières peuvent être retenus en tant que zones calmes.

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

La notion de "zone calme" est liée au PPBE des agglomérations. Par nature les abords des grandes infrastructures de transports terrestres constituent des secteurs acoustiquement altérés sur lesquels l'autorité compétente a pour objectif de réduire les nuisances impactant les riverains. Par conséquent aucune zone de calme n'a été identifiée dans le présent PPBE.

5 LES OBJECTIFS ET LES MOYENS DE RÉDUCTION DU BRUIT

5.1 Les objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à des valeurs limites

La directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit, parmi les actions à mettre en œuvre, "l'adoption, par les Etats membres, de plans d'actions fondés sur les résultats de la cartographie du bruit afin de prévenir et de réduire, si cela est nécessaire, le bruit dans l'environnement, notamment lorsque les niveaux d'exposition peuvent entraîner des effets nuisibles pour la santé humaine, et de préserver la qualité de l'environnement sonore lorsqu'elle est satisfaisante". Toutefois, elle ne définit aucun objectif quantifié.

La transposition de la directive dans la réglementation française fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des Points Noirs du Bruit (PNB) du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après :

Valeurs limites acoustiques caractérisant un point noir bruit (PNB) potentiel

Valeurs limites en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
L_{den}	68
L_n	62

Ces valeurs limites évaluées à 2 mètres en façade extérieure s'appliquent aux bâtiments d'habitation, aux établissements d'enseignement (école, collèges, lycées) et aux établissements de santé (hôpitaux, maison de retraite).

Les textes de transposition français ne fixent aucun objectif de réduction du bruit à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant des valeurs limites le long du réseau routier national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des Points Noirs du Bruit. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité (défini ci-après).

Il peut être envisageable d'effectuer des traitements à la source. Les objectifs à atteindre en façade des bâtiments exposés, lors de la mise en place **d'une protection du bruit à la source (écran, merlon)**, en limite de plate-forme, sont les suivantes :

Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
$L_{Aeq}(6h-22h)$	65
$L_{Aeq}(22h-6h)$	60
$L_{Aeq}(6h-18h)$	65
$L_{Aeq}(18h-22h)$	65

L_{Aeq} : Niveau de pression acoustique continue équivalent. Comme le niveau sonore d'une source varie dans le temps, il est nécessaire de calculer la moyenne énergétique sur une durée donnée (L_{eq}) afin d'observer et de comparer différentes valeurs. Lorsque cette valeur est pondérée A, on la nomme L_{Aeq} .

Lors d'un renforcement de l'**isolement acoustique des façades** par changement des ouvertures, traitement des entrées d'air, etc, les objectifs à atteindre varient selon la période :

Objectifs isolement acoustique $D_{nT,A,tr}$ en dB(A)	
Indicateurs de bruit	Route
$D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(6h-18h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(18h-22h) - 40
et $D_{nT,A,tr} \geq$	LAeq(22h-6h) - 35
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30

$D_{nT,A,i}$: Indice d'isolement acoustique, qui correspond à l'atténuation obtenue par la présence d'une paroi séparant deux espaces contigus.

Caractérisation des PNB suivant le critère d'antériorité

Les locaux qui répondent aux critères d'antériorité sont :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978, date de l'arrêté relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de l'une des mesures visée à l'[article 9 du décret n° 95-22 du 9 janvier 1995](#) :
 1. publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
 2. mise à disposition du public de la décision, ou de la délibération, arrêtant le principe et les conditions de réalisation d'un projet d'infrastructure, au sens de l'article L102-1 du code de l'urbanisme, dès lors que cette décision ou cette délibération, prévoit les emplacements qui doivent être réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
 3. inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
 4. mise en service de l'infrastructure ;
 5. publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit dans lesquels sont situés les locaux visés.
- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités,...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyer de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...) dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

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

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

5.2 Les moyens de réduction des nuisances aux abords des infrastructures routières

Les nuisances sonores générées par le trafic des infrastructures terrestres routières dépendent de plusieurs critères : des infrastructures de transport terrestres, du matériel routier y circulant et des conditions de propagation aux abords de ces dernières.

Plusieurs stratégies sont envisageables pour protéger les riverains du bruit généré par la circulation :

- **la réduction du bruit à la source** :
 - par la limitation de la propagation du bruit par des actions directement sur la voie (emploi de revêtement de chaussée moins bruyant). Le bruit de contact des pneumatiques sur la chaussée résulte des caractéristiques du pneumatique et de celles du revêtement de chaussée. Les fabricants d'enrobés proposent toute une gamme de produits avec des performances acoustiques différentes. Les enrobés (BBDr¹, BBTM², BBSG³, etc), de par leurs granulométries, leurs constituants peuvent avoir un écart de niveau sonore à l'émission de l'ordre de 10 dB(A) pour les plus extrêmes d'entre eux. La réduction de l'émission sonore du contact pneumatique-revêtement se traduit en façade des bâtiments exposés par une réduction sonore pouvant être de l'ordre de 3 à 5 dB(A) suivant le type d'enrobé ;



Illustration 8: BBSG, BBTM, BBDr 0/10, Source : SETRA

¹BBDr : Bétons Bitumeux Drainants

²BBTM : Bétons Bitumeux Très Mince

³BBSG : Bétons Bitumeux Semi Grenus

- par la réalisation d'obstacles à la propagation des ondes sonores, par construction d'écrans acoustiques ou de merlons pour protéger les zones pavillonnaires et les immeubles bas. Les écrans sont positionnés en bordure de voie pour éviter la propagation du bruit. Le choix entre les différents types d'écrans est fonction des conditions du site ;

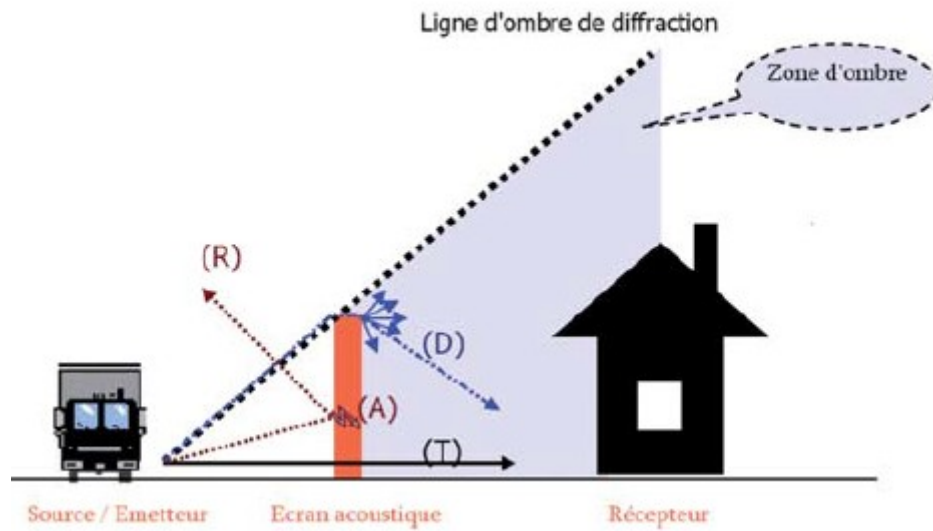


Illustration 9: Guide pour l'élaboration des Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement, Source : Ademe et MEEDDAT



Illustration 10: Écran végétalisé



Illustration 11: Merlon

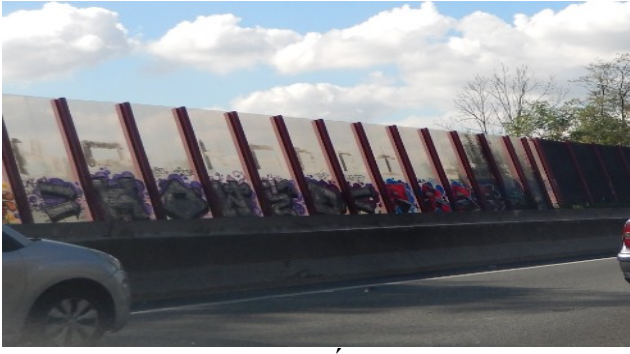


Illustration 12: Écran transparent, Source : DDT91



Illustration 13: Écran incliné, Source : DDT91



Illustration 14: Écran en bois, Source : DDT91

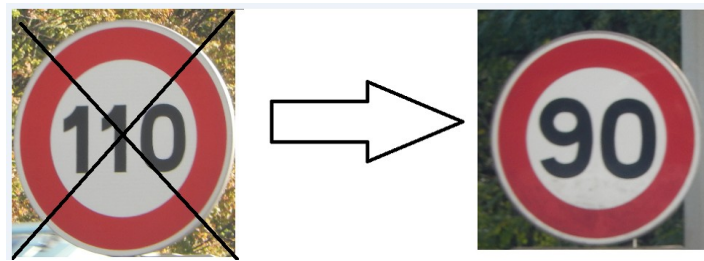


Illustration 15: Écran béton, Source : DDT91



Illustration 16: A6 de Chilly-Mazarin à Savigny-sur-Orge, Source : DDT91

- par la réalisation de dispositifs de couvertures (partielles, ajourées ou totales), plus appropriées à la protection des immeubles élevés et proches de l'infrastructure. La réalisation de tels dispositifs peut être l'opportunité d'un aménagement "en surface", c'est-à-dire l'exploitation de la surface mise à disposition par le recouvrement de l'infrastructure. Cette option est cependant très coûteuse et peut devenir très contraignante réglementairement (la zone couverte pouvant alors être qualifiée de tunnel) ;
- par les aménagements de la voirie (carrefours, ralentisseurs, déviation...) ;
- par actions sur les vitesses. L'émission sonore d'un véhicule léger combine le bruit produit par le moteur et ses équipements annexes (boîte de vitesses, transmission, échappement), et celui du contact pneumatique sur la chaussée. Pour un véhicule léger, le bruit du moteur est prépondérant pour une vitesse inférieure à 50 km/h et au-delà le bruit de contact pneumatique chaussée prédomine. Ainsi une réduction de 10 km/h de la vitesse sur une grande infrastructure routière s'accompagne d'une baisse de l'émission sonore d'environ 1dB(A).



- **l'isolement de façade des habitations** permet l'atténuation des nuisances sonores à la réception et protège l'intérieur des habitations mais pas l'espace extérieur. Cette solution est préconisée, lorsque l'implantation d'un écran ne permet pas à lui seul d'atteindre l'objectif fixé aux étages supérieurs d'un immeuble ou dans le cas d'un ou plusieurs pavillon(s) isolé(s) pour le(s)quel(s) l'édification d'un écran paraît économiquement inadaptée. En général, le changement des ouvertures avec pose d'un double vitrage dont l'un épais et la mise en place d'entrée d'air acoustique permettent d'atteindre les objectifs fixés.

Types d'action de lutte contre le bruit	Efficacité
Changer un revêtement de chaussées classique par un revêtement performant d'un point de vue acoustique	Diminution émission sonore de 3 à 5 dB(A)
Installer une protection acoustique type écran antibruit	De l'ordre de 10 à 15 dB(A) en fonction de la géométrie (hauteur et longueur)
Isoler acoustiquement la façade d'un bâtiment	Diminution du niveau sonore de 10 à 20 dB(A) à l'intérieur des bâtiments (fenêtres fermées)

Exemple d'efficacité de certaines actions de lutte contre le bruit

6 DIX ANNÉES D' ACTIONS

Les efforts entrepris par l'Etat pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres nationales ont été engagés dès 1978, date de la première réglementation relative à la lutte contre les nuisances sonores. Ils se situent à trois niveaux : des mesures de prévention, l'amélioration de la connaissance des points noirs de bruit et la réalisation d'actions curatives.

L'article R.572-8 du code de l'environnement précise que le PPBE doit recenser toutes les mesures réalisées durant les dix années précédentes, qui ont eu pour objet de prévenir (chapitre 6.1) ou de réduire les nuisances sonores (chapitre 6.2).

6.1 Mesures de prévention depuis 10 ans

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a trouvé sa forme actuelle dans la loi relative à la lutte contre les nuisances sonores, dite « loi bruit » du 31 décembre 1992.

La réglementation relative aux nuisances sonores routières s'articule autour du principe d'antériorité. Lors de la construction d'une infrastructure, le maître d'ouvrage se doit de protéger l'ensemble des bâtiments construits ou autorisés avant que la voie n'existe administrativement.

6.1.1 Protection des riverains en bordure de voies nouvelles ou modifiées

L'article L.571-9 du code de l'environnement concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrage routier sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes à la réglementation.

Les articles R.571-44 à R.571-52 précisent les prescriptions applicables et l'arrêté du 5 mai 1995 concernant les routes fixent les seuils à ne pas dépasser.

Les niveaux maximaux admissibles (en façade des bâtiments) pour la contribution sonore d'une infrastructure routière nouvelle en Essonne sont :

Usage et nature	$L_{Aeq}(6h-22h)$ en dB(A)	$L_{Aeq}(22h-6h)$ en dB(A)
	Route	Route
logements en ambiance sonore modérée	60	55
autres logements	65	60
établissements d'enseignement	60	-
établissements de soins, santé, action sociale	60	55
bureaux en ambiance sonore dégradée	65	-

Pour toutes les nouvelles infrastructures, le traitement du bruit à la source est privilégié : optimisation du tracé, du profil en travers, protections acoustiques en bordure du projet (butte, écrans) lorsque les objectifs sont dépassés, et en dernier recours, protection des locaux sensibles par traitement acoustique des façades.

Toutes les protections sont dimensionnées en tenant compte d'un trafic à long terme (+20ans) ou un trafic dit de saturation acoustique.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significative d'infrastructures existantes qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix

dernières années respectent ces engagements. Ils font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux explicités par la circulaire du 15 décembre 1992.

6.1.2 La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes : Classement sonore des voies

L'article L.571-10 du code de l'environnement concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit dû au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit classés par arrêté préfectoral sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés pour satisfaire à des niveaux de confort internes aux locaux conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R.571-32 à R.571-43 précisent les modalités d'application et l'arrêté du 23 juillet 2013 modifiant l'arrêté du 30 mai 1996 fixe les règles d'établissement du **classement sonore**.

Les infrastructures classées sont :

- voies routières : Trafic Moyen Journalier Annuel supérieur ou égal à 5000 véhicules/jours ;
- lignes ferroviaires interurbaines : trafic 50 trains/jour ;
- lignes ferroviaires urbaines : trafic 100 trains/jour ;
- lignes de transports en commun en site propre : trafic 100 autobus/jour.

Le classement sonore comporte 5 catégories :

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

La DDT conduit les études nécessaires pour classer les voies en fonction de l'importance du trafic et consulte les autorités compétentes intéressées par le classement.

Le Préfet de département définit par arrêté la catégorie sonore des infrastructures et les zones affectées par le bruit des infrastructures de transports terrestres concernées.

Dans le département de l'Essonne, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2003 et 2005. Il est consultable sur le site internet de la préfecture de l'Essonne à l'adresse suivante :

<http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Classement-sonore-des-routes-et-voies-ferrees/Arrete>

Les autorités compétentes doivent reporter ces informations dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU) et lors de la délivrance de certificat d'urbanisme, informer les pétitionnaires de la localisation de leur projet dans un secteur affecté par le bruit et de l'existence de prescriptions d'isolement particulières.

Ponctuellement, des contrôles de la réglementation de la construction sont réalisés chaque année dans des opérations immobilières afin de vérifier si les règles d'isolement acoustique vis à vis des bruits extérieurs et découlant du classement sonore sont bien respectées.

Depuis les années 2000, les hypothèses ayant servi au classement ont évolué (trafics, vitesses...), des voies nouvelles ont été ouvertes et des voies ont changé d'appellation. Certains points des arrêtés préfectoraux sont aujourd'hui à modifier.

Pour garder toute son efficacité et sa pertinence, le classement sonore, principal dispositif de prévention de nouvelles situations de fortes nuisances le long des infrastructures, a vocation à être mis à jour. Les études nécessaires à la révision du classement sonore seront financées par l'État.

6.1.3 Mesures en matière d'urbanisme

Les démarches nationales (réglementation française) et européennes (directive) qui sont menées sur le département de l'Essonne permettent d'informer le public. Elles permettent également aux maîtres d'ouvrages de projet d'aménagement de mettre en cohérence leurs plans d'actions. Les CBS n'auront que peu d'influence sur les projets d'aménagement des collectivités territoriales, si elles ne sont pas mises en perspective avec les autres problématiques de l'aménagement, dans les diagnostics territoriaux, dans les plans locaux d'urbanisme et dans les schémas de cohérence territoriaux, ceci dans le cadre d'une analyse systémique qui intègre toutes les données du développement urbain.

Sans cette mise en perspective, ces cartographies n'auront pas tout leur sens.

Un des objectifs est de prendre en compte notamment le bruit à chaque étape de l'élaboration du PLU et d'avoir une réflexion globale et prospective sur la commune au même titre que les autres thématiques de l'aménagement, et d'examiner leurs interactions.

La loi définit le rôle de l'État et les modalités de son intervention dans l'élaboration des documents d'urbanisme des collectivités territoriales (PLU, SCOT). Il lui appartient de veiller au respect des principes fondamentaux (à savoir équilibre, diversité des fonctions urbaines et mixité sociale, respect de l'environnement et des ressources naturelles, maîtrise des déplacements et de la circulation automobile, préservation de la qualité de l'air, de l'eau et des écosystèmes...) dans le respect des objectifs du développement durable, tels que définis à l'article L. 101-2 du Code l'Urbanisme.

L'implication de l'État dans la démarche d'élaboration des documents d'urbanisme s'effectue à deux niveaux : le "porter à connaissance" et l'association des services de l'État.

Le porter à connaissance fait la synthèse des dispositions particulières applicables au territoire telles les directives territoriales d'aménagement, les dispositions relatives aux zones de montagne et au littoral [...], les servitudes d'utilité publique, les projets d'intérêt général... Il transmet également les études techniques dont dispose l'État en matière de prévention des risques et de protection de l'environnement.

Ce porter à connaissance est systématiquement mis à jour en Essonne et permet d'améliorer notamment les diagnostics territoriaux des communes et de proposer des orientations d'aménagement cohérentes.

6.2 Travaux de lutte contre le bruit mis en œuvre au cours des 10 dernières années

6.2.1 Mesures globales

Amélioration acoustique des bâtiments nouveaux

La mise en place de la réglementation thermique 2012 qui est toujours en vigueur permet d'améliorer la qualité acoustique des bâtiments. Afin de remplir cet objectif, une attestation est à fournir lors du dépôt du permis de construire et une autre attestation de prise en compte de la réglementation acoustique est exigée à l'achèvement des travaux.

Réfection des chaussées autoroutières

La DiRIF et les sociétés concessionnaires intègrent la problématique acoustique dans le choix des techniques de réfection des chaussées autoroutières sur leur réseau.

Financement :

Pour le réseau non concédé, les opérations sont financées à travers le contrat de partenariat État Région (CPER). La DiRIF en assure la maîtrise d'ouvrage.

Pour les réseaux autoroutiers concédés, les opérations sont financées par les sociétés concessionnaires d'autoroutes, le cas échéant dans le cadre des modalités définies dans les contrats d'entreprise. La maîtrise d'ouvrage des opérations est assurée par ces sociétés.

6.2.2 Mesures pour le réseau routier national (DiRIF)

Autres mesures de réduction

Voie	Lieu/Tronçon	Mesures de protection du bruit ou ayant attrait au bruit	Coût estimé (si possible)
A6	Chilly-Mazarin, Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge	Mise en place d'écrans acoustiques (2230 m), de butte de terre (100 m), d'isolation de façades (90 logements) réalisées sur les communes de Chilly-Mazarin, Savigny-sur-Orge, Épinay-sur-Orge entre 2008 et 2009.	NC
A6	De Wissous à Évry	Pose d'écrans acoustiques (2350 m) entre Wissous et Évry. Travaux achevés en 2016, dans le cadre du programme A6 Qualité.	NC
A6	Entre Villabé et Saint-Germain-sur-Ecole	Au sud de la RN104, reprise des chaussées en béton par un revêtement antibruit, entre Villabé et Saint-Germain-sur-Ecole. Travaux achevés en 2016.	NC
RN104	Saint-Germain-les-Corbeil, Evry, Corbeil-Essonnes et Etiolles	Dans le cadre de l'élargissement de la RN104 entre l'A6 et l'A5, la réalisation d'écrans et de butte de terre (6300 m) a été achevée en 2008 et comprend : <ul style="list-style-type: none">• dans le sens A6 vers A5, entre la RD446 et le franchissement de Seine : 1500 m d'écrans ;• dans le sens A5 vers A6, entre la RD448 et la RN7 : 1156 m d'écrans.	NC
RN6	Montgeron	Réduction expérimentale de la vitesse maximale autorisée de 110 km/h à 90 km/h depuis juillet 2016.	NC

Les mesures mentionnées dans le tableau précédent se concentrent sur l'autoroute A6, celle-ci faisant l'objet d'un programme d'actions particulier au vu des enjeux qu'elle représente.

Description des mesures de réduction

Programme A6 Qualité :

(source : <http://www.dir.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/>)

L'autoroute A6 génère d'importantes nuisances acoustiques pour de nombreux riverains de l'Essonne. Sur certaines sections du département, les niveaux sonores peuvent atteindre en journée plus de 80 dB, alors que les textes réglementaires fixent le niveau sonore de jour à 65 dB.

Le traitement acoustique de l'autoroute A6 devait prendre en considération les deux principaux facteurs de production de bruit :

- le bruit de roulement ;
- la vitesse.

Trois types de protections phoniques ont été retenus :

- la pose d'enrobés acoustiques sur la quasi totalité de l'autoroute. Au final, c'est une couche de 13 cm (2,5 pour l'étanchéité, 2,5 pour la couche de roulement et 8 cm de béton) de produits bitumeux qui est posée sur la chaussée ;
- la construction de murs anti-bruit sur les sections les plus bruyantes. Ces réalisations s'ajoutent aux murs anti-bruit déjà mis en place. Construits en béton, les murs sont munis de parements en béton de bois, ou de béton argile ou encore de béton pouzzolane. Pour favoriser une intégration architecturale et paysagère, leur hauteur est limitée à 5m ;
- l'insonorisation de façades en dernier ressort pour les habitations les plus exposées et insuffisamment protégées par les interventions précédentes.

LES GLAISES ET LE BAS DE FRESNES

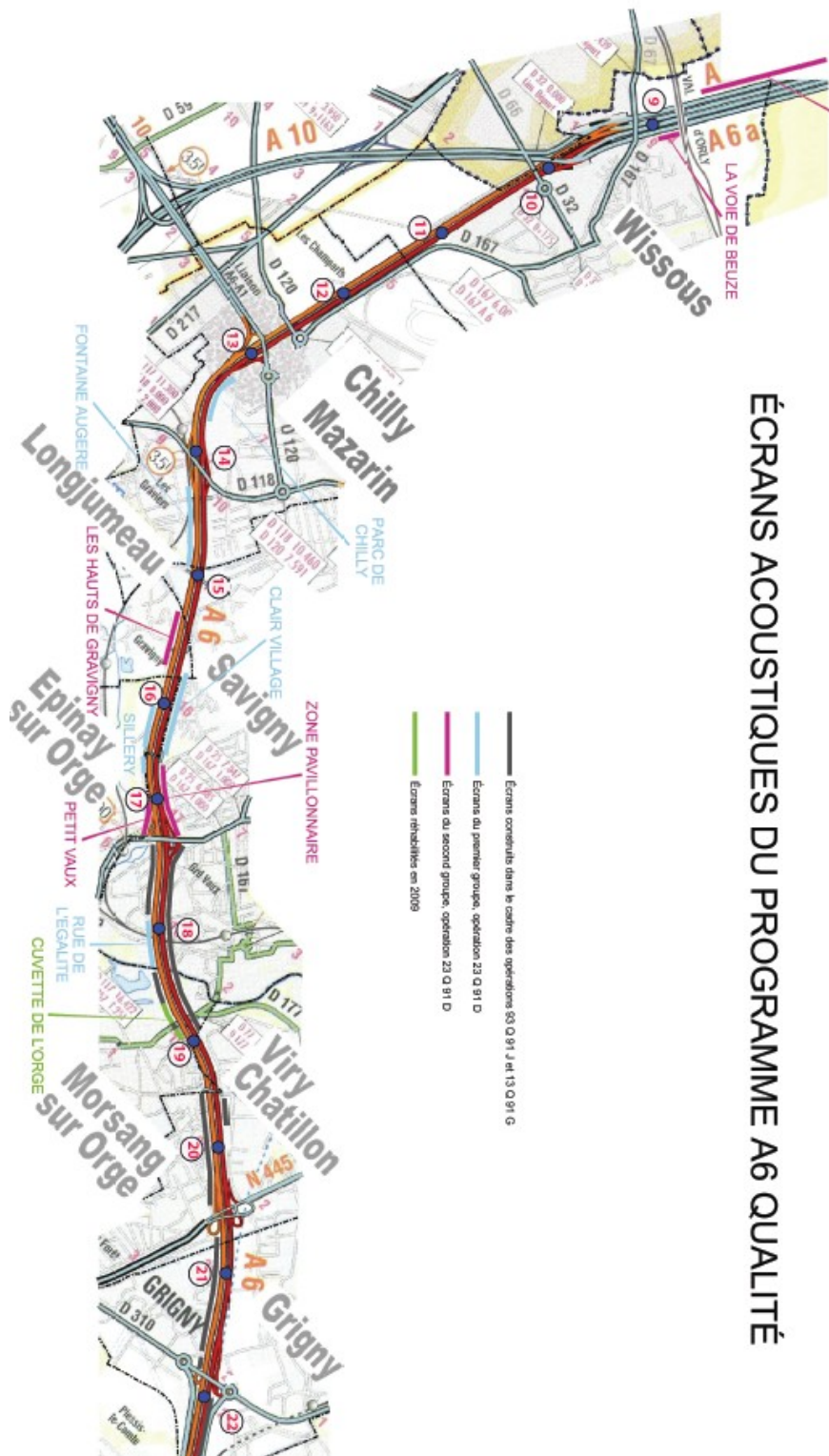


Illustration 17: Plaquette d'information concernant les travaux de l'"A6-Qualité", source DiRIF

A6 Sud-Evry



Illustration 18: Zone de travaux A6 Sud-Evry

L'autoroute A6 compte parmi les autoroutes les plus anciennes et les plus fréquentées du réseau routier français. Construite entre 1953 et 1971 et longue de 470 km, elle relie le sud-est de Paris et Lyon.

Le tronçon entre Villabé (au Sud D'Evry) et Saint-Germain-sur-École (partie à péage), d'une longueur de 16 km était le dernier tronçon qui utilisait encore le revêtement d'origine en béton datant des années 1960. Ces dalles de béton étaient fortement dégradées. Elles offraient une adhérence et une visibilité précaires par temps de pluie, très inconfortables pour les automobilistes et les deux roues, et sources de nuisances sonores pour les riverains. La réfection s'imposait donc. C'est en fait une véritable "rénovation" de l'autoroute A6 qui a été engagée.

Élargissement de la Francilienne (RN104) entre les autoroutes A6 et A5



Illustration 19: Élargissement de la RN104, source DDT91

L'opération d'élargissement de la Francilienne (RN 104) entre les autoroutes A6 et A5 en Essonne concerne notamment les communes de Corbeil-Essonnes, Evry, Etiolles, Tigery et Saint-Germain-lès-Corbeil.

Sa réalisation se découpe en trois secteurs :

- A6 – RD448, achevé depuis l'été 2009
- RD448 – RD33, les travaux en 7 phases, phases 1 à 5 sont terminées
- RD33 – A5, non initié

L'aménagement prévu vise plusieurs objectifs :

- améliorer la qualité environnementale de cette voie express : résorption des nuisances sonores, traitement des eaux de ruissellement et amélioration du traitement paysager et architectural ;
- améliorer la sécurité des usagers ;
- améliorer l'écoulement du trafic aux heures de pointe (matin et soir) et améliorer le système des échanges avec la voirie locale.

Le coût de l'opération est de 149,70 millions d'euros pour l'ensemble des travaux d'élargissement situés entre A6 et A5.

L'aménagement des 2 sections situées entre A6 et RD33 représente un investissement de 125 millions d'euros, cofinancé dans le cadre de contrats entre l'État, la Région Île-de-France et le Conseil Départemental de l'Essonne.

Parallèlement, des protections phoniques (buttes et écrans anti-bruit) sont aménagées pour protéger les secteurs les plus exposés au bruit routier (3 km d'écran).

6.2.3 Mesures pour le réseau routier concédé APRR

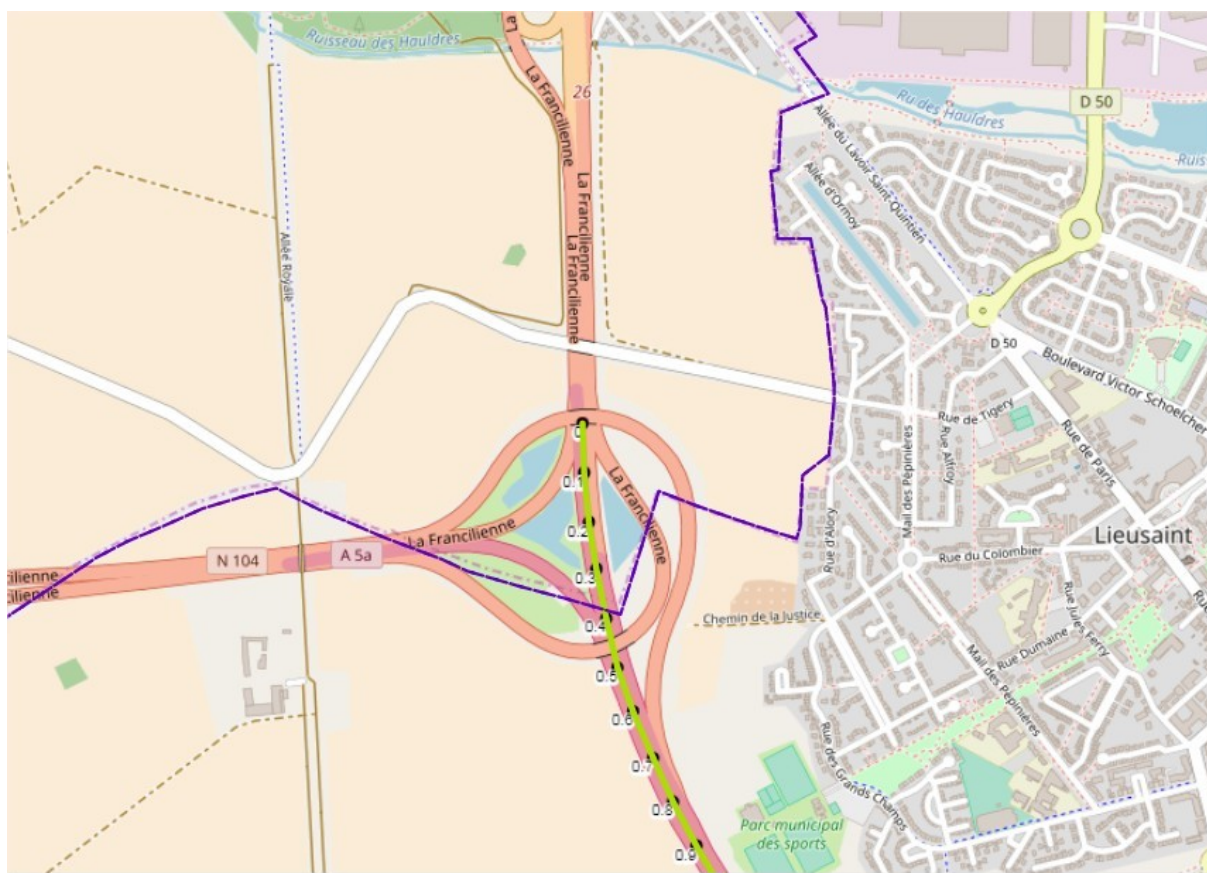


Illustration 20: Réseau routier concédé APRR sur le département de l'Essonne, source APRR

Infra	Lieu/Tronçon	Mesures de protection du bruit ou ayant attrait au bruit	Coût estimé (si possible)
A5	Tigery	Renouvellement des couches de roulement des chaussées : 0.4 km en Béton Bitumineux Très Mince (BBTM)	NC 100% APRR

Les techniques "minces" BBM garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

Les PNB avérés ont été traités dans le cadre du contrat de plan Etat/APRR 2009-2013 sur autoroutes dites « anciennes ».

6.2.4 Mesures pour le réseau routier concédé COFIROUTE

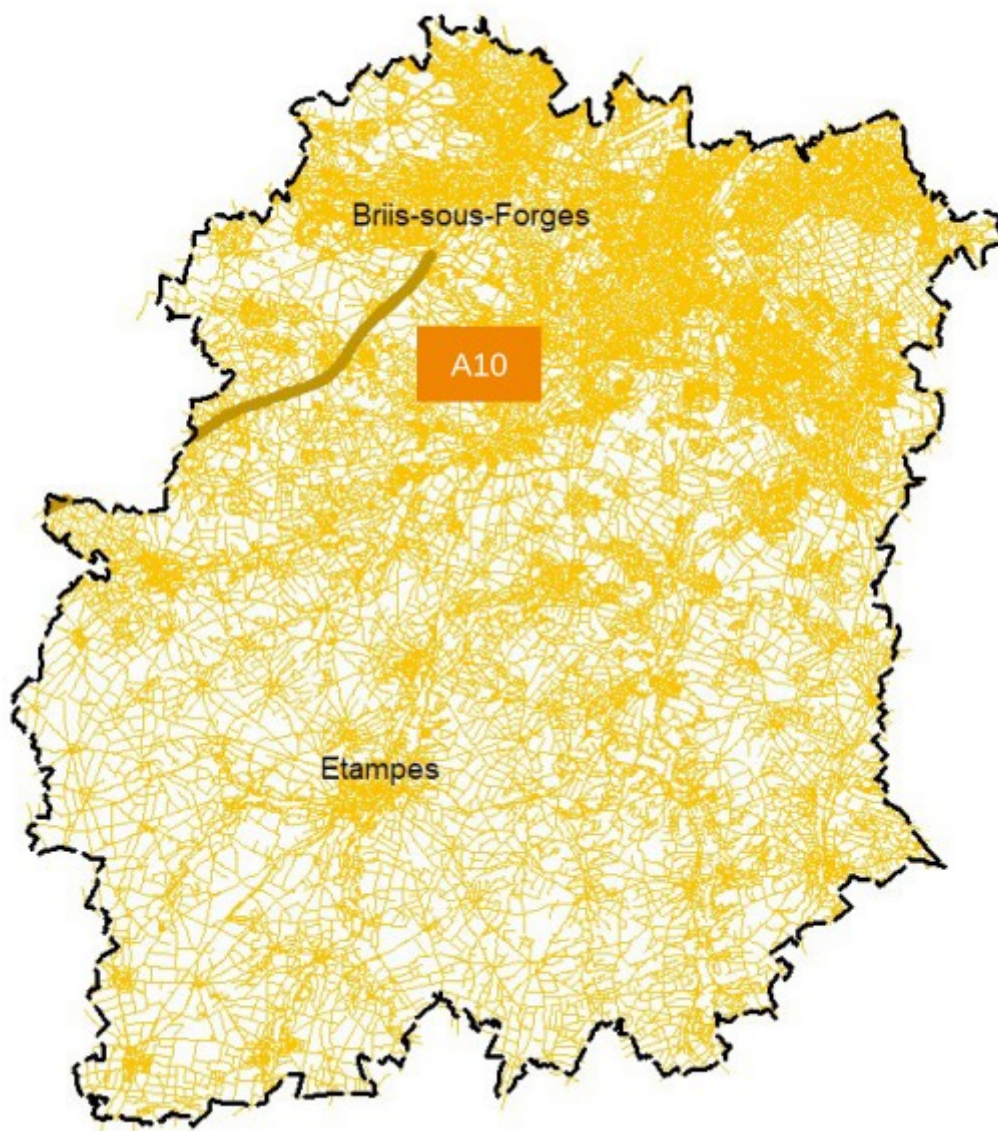


Illustration 21: Réseau routier concédé COFIROUTE sur le département de l'Essonne, source COFIROUTE

Le suivi du niveau de bruit des habitations riveraines à l'autoroute A10 est effectué par la mise à jour des mesures de bruit prenant en compte le trafic moyen journalier annuel (TMJA) de chaque année écoulée.

Les travaux liés à l'élargissement de l'autoroute A10 avaient permis de protéger les habitations exposées au bruit de l'autoroute. Les travaux de réfection des couches de roulement permettent de maintenir une bonne qualité des chaussées et participent ainsi au confort acoustique.

7 ACTIONS ENVISAGÉES POUR LES 5 ANNÉES À VENIR

7.1 Programme 2018-2023

7.1.1 Mesures pour le réseau routier national (DiRIF)

Le tableau ci-dessous résume les différentes actions actuellement à l'étude par la DiRIF dans le cadre du programme quinquennal.

La potentielle réalisation de ces actions reste néanmoins soumise aux arbitrages budgétaires annuels.

Voie	Commune	Stade procédure	Description	Coût estimé (si possible)
A6	De Wissous à Évry	Études	Suite aux résultats du diagnostic acoustique, des travaux d'isolations de façades ponctuelles sont prévus.	NC
A6	De Lisses à Saint-Germain-sur-Ecole	Études	Études acoustiques afin d'évaluer les éventuels besoins en protection acoustique supplémentaires nécessaires suite à la reprise des chaussées béton.	NC
RN118	Bièvres	Études	L'opération consiste en la réalisation d'écrans sur la commune de Bièvres. Le début des travaux est prévu en 2019.	NC

La DiRIF établira une programmation des études acoustiques au regard des cartes de bruit stratégiques approuvées par l'arrêté préfectoral [n°2018-DDT-SE-n°489](#) du 20 décembre 2018. Ces études pourront éventuellement donner lieu à de nouvelles opérations proposées dans le cadre du prochain CPER (contrat de plan État-région).

7.1.2 Mesures pour le réseau routier concédé APRR

Voie	Commune	Description	Coût estimé (si possible)
A5	Tigery	Renouvellement de parties de couche de roulement non définie à ce jour.	NC

Les travaux relèvent d'abord des normes de qualité et revêtement pour les critères de circulation.

7.1.3 Mesures pour le réseau routier concédé COFIROUTE

Aucun site ne dépasse les seuils réglementaires bruit dans le département de l'Essonne. Il n'y a aucun point noir du bruit (PNB). De ce fait il n'y a pas de projet de mesures de protections supplémentaires à celles déjà existantes.

Les travaux de réfection des couches de roulement permettent de maintenir une bonne qualité des chaussées et participent ainsi au confort acoustique.

8.1 Bilan de la consultation



PRÉFET DE L'ESSONNE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES DE L'ESSONNE**

PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Infrastructures routières nationales et autoroutières

BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Août 2019

Le présent bilan porte sur l'analyse des observations issues de la consultation publique du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

Conformément à la directive 2002/49/CE relative à l'évaluation du bruit dans l'environnement, ce PPBE a été établi à partir des cartes de bruit stratégiques (CBS) validées par arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE-n°489 du 20 décembre 2018.

1.1 Modalités de la consultation

La consultation du public s'est déroulée du 21 mai 2019 au 21 juillet 2019.

Un avis faisant connaître les dates et les conditions de mise à disposition du public a été publié dans le journal "Le Parisien" édition Essonne en date du vendredi 3 mai 2019, soit plus de deux semaines avant la date du début de la consultation du public.

Le projet de PPBE et les documents associés étaient consultables et tenus à la disposition du public, soit à la direction départementale des territoires, au Service Environnement, boulevard de France à Évry avec un registre, soit sur le site internet des services de l'État dans l'Essonne.

Les éventuels retours pouvaient être transmis soit par voie électronique sur une "boîte aux lettres" électronique dédiée à la consultation (ddt-se-bprn@essonne.gouv.fr), soit par courrier, soit par écrit sur un registre dédié accessible dans les locaux de la DDT de l'Essonne.

1.2 Remarques du public

À l'issue de la période de la consultation, aucune remarque n'a été notée sur le registre mis à disposition dans les locaux de la DDT de l'Essonne.

De la même façon, aucune remarque n'est parvenue à la DDT de l'Essonne par voie postale ou électronique.

Il n'a été fait aucune demande de renseignement sur la procédure.



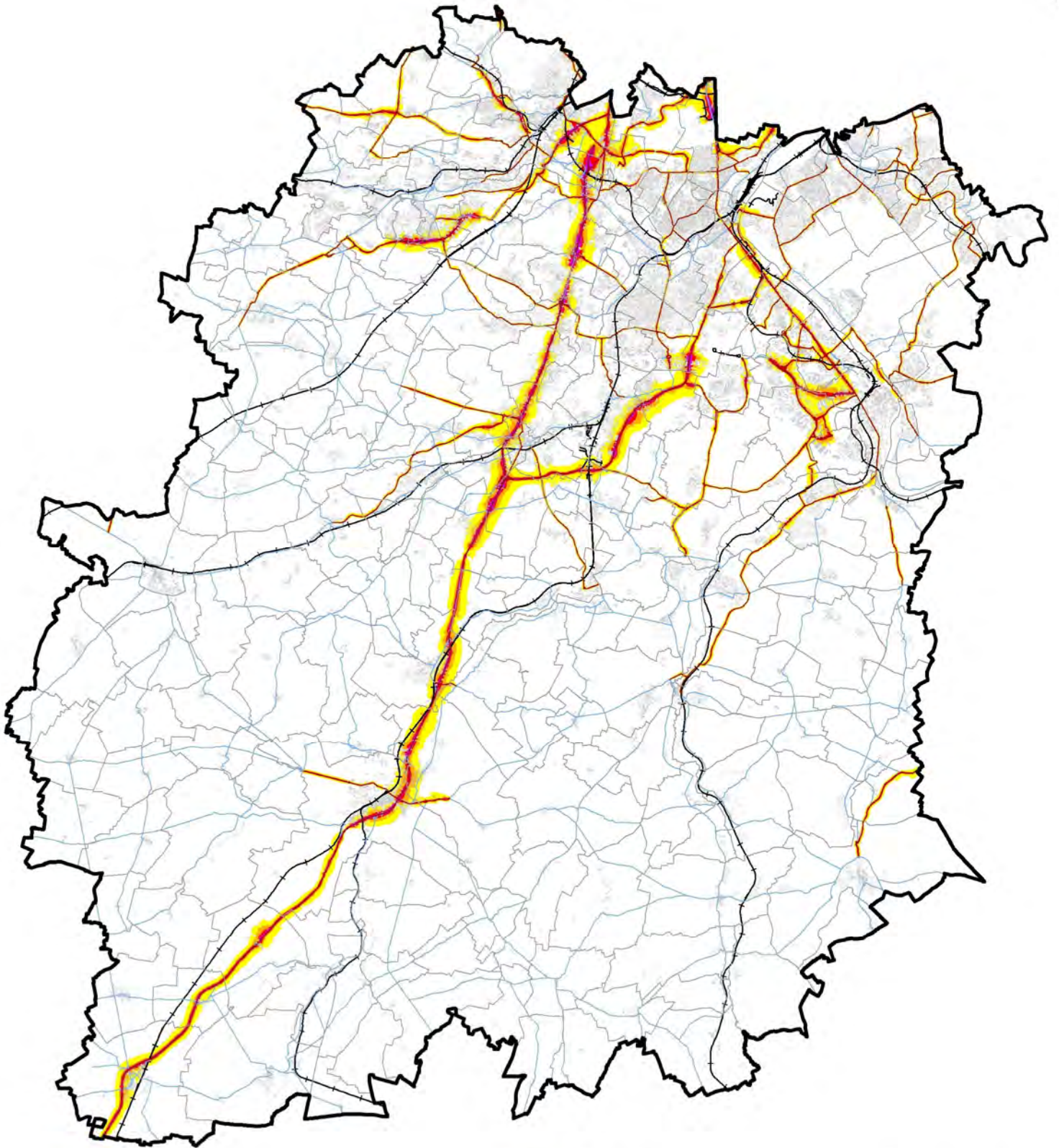
Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)

Annexes cartographiques

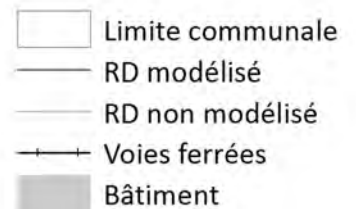
Routes de compétence départementale
de plus de **3 millions** de véhicules par an

Carte de type A pour l'indicateur Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an

Annexe 2-a

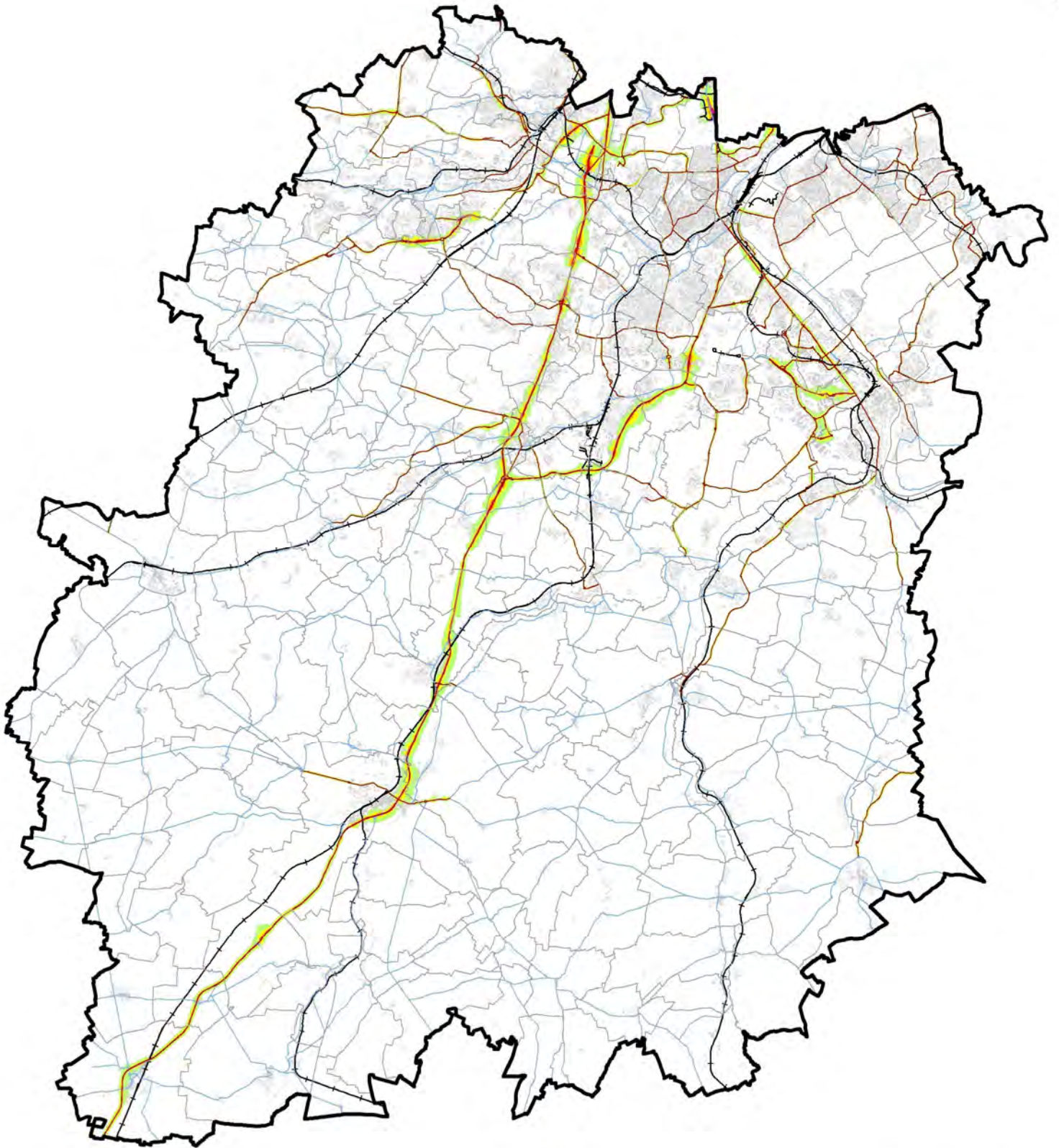


Lden en dB(A)

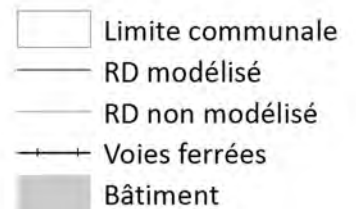
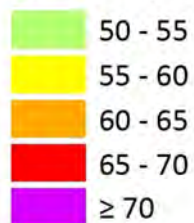


Carte de type A pour l'indicateur Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an

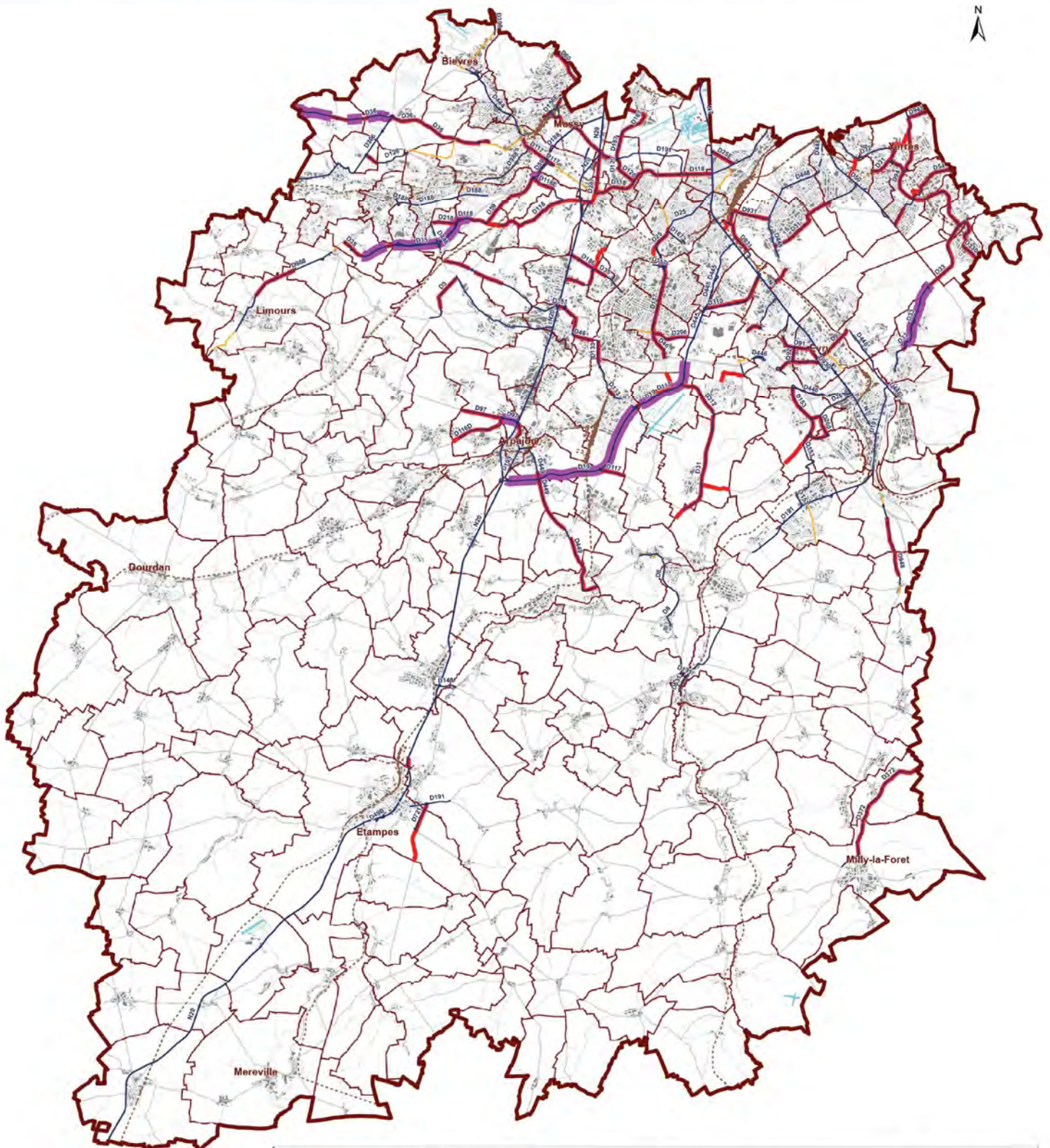
Annexe 2-b



Ln en dB(A)



ANNEXE 3 :
Carte de type B des secteurs affectés par le bruit des routes départementales (RD)
de plus de 3 millions de véhicules par an
(arrêté préfectoral n° 2005 - DDE - SEPT - 085 du 28 février 2005)



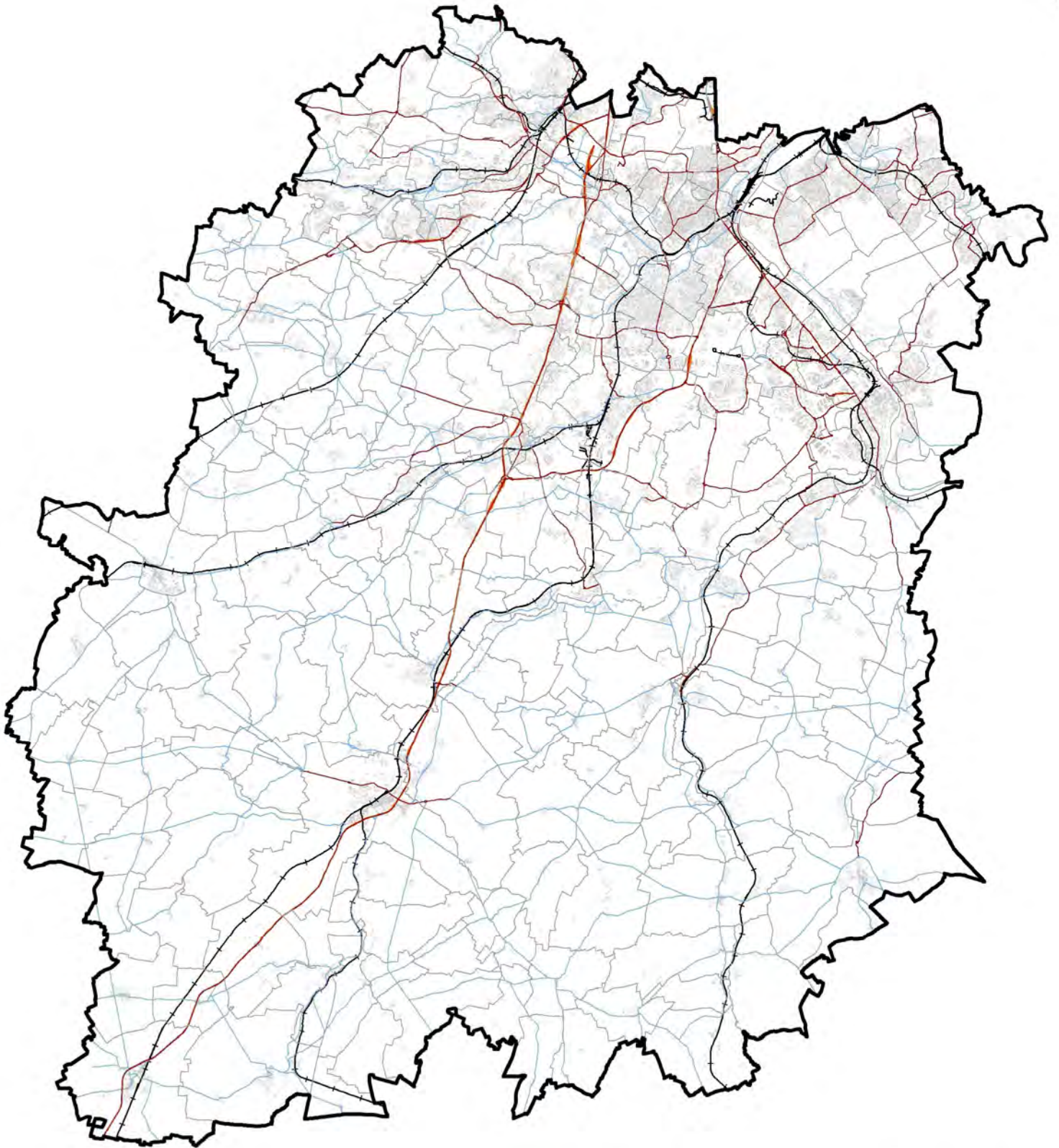
<p>Catégorie et secteur affecté par le bruit de part et d'autre de la voie :</p> <ul style="list-style-type: none"> Catégorie 1 - 300m Catégorie 2 - 250m Catégorie 3 - 100m Catégorie 4 - 30m Catégorie 5 - 10m 	<p>INFRASTRUCTURE :</p> <ul style="list-style-type: none"> RD de plus de 3 millions de véh./an Autre route Voie ferrée 	<p>ESPACE :</p> <ul style="list-style-type: none"> Zone urbanisée Limite de commune
---	---	---

0 1 2 4 6 km

Sources (année 2006) : COP1 - DCE91
IMPEDANCE
IGN






Carte de type C pour l'indicateur Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an

Annexe 4-a



Lden en dB(A)

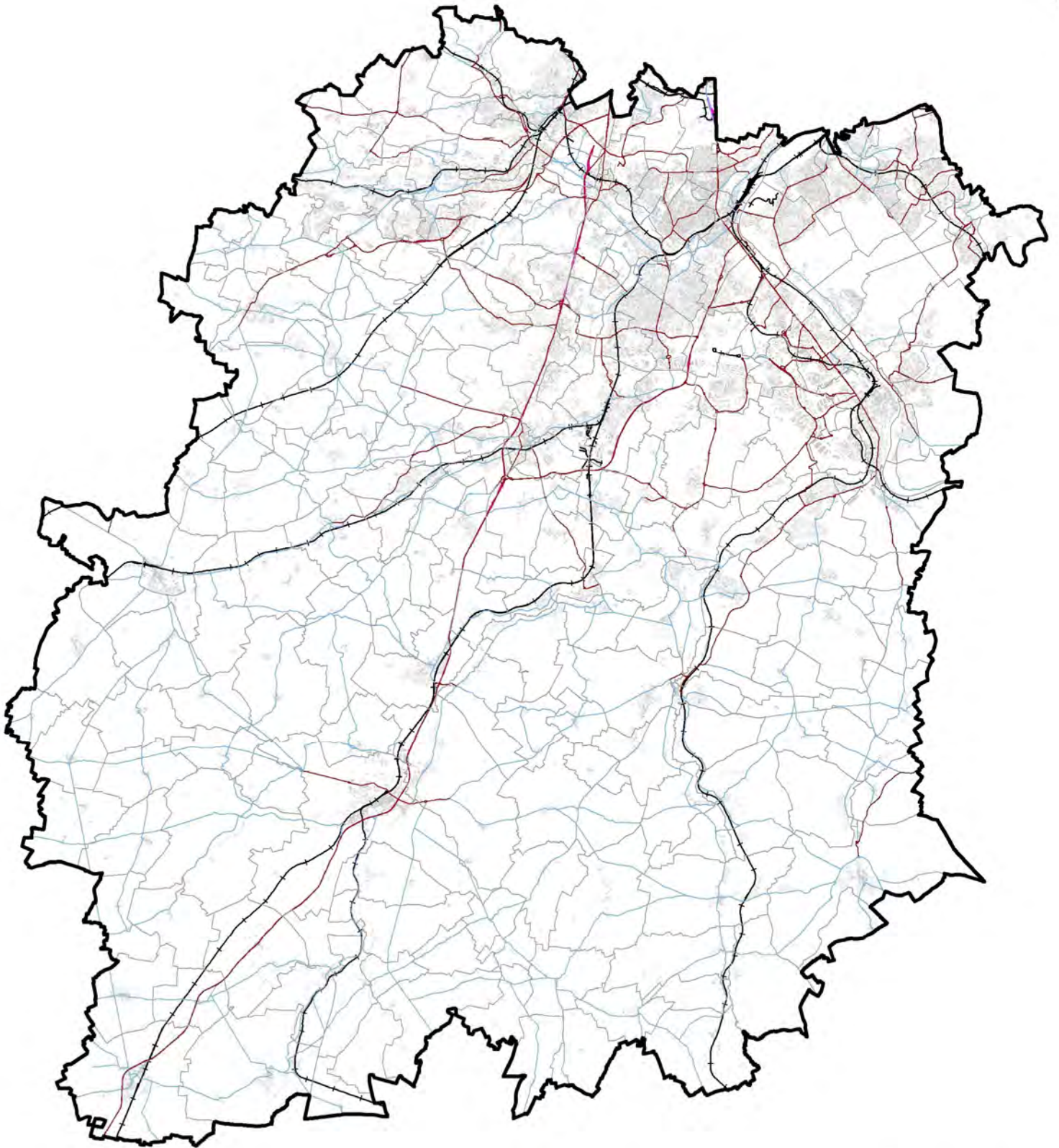
 ≥ 68

-  Limite communale
-  RD modélisé
-  RD non modélisé
-  Voies ferrées
-  Bâtiment








Carte de type C pour l'indicateur Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an

Annexe 4-b



Ln en dB(A)

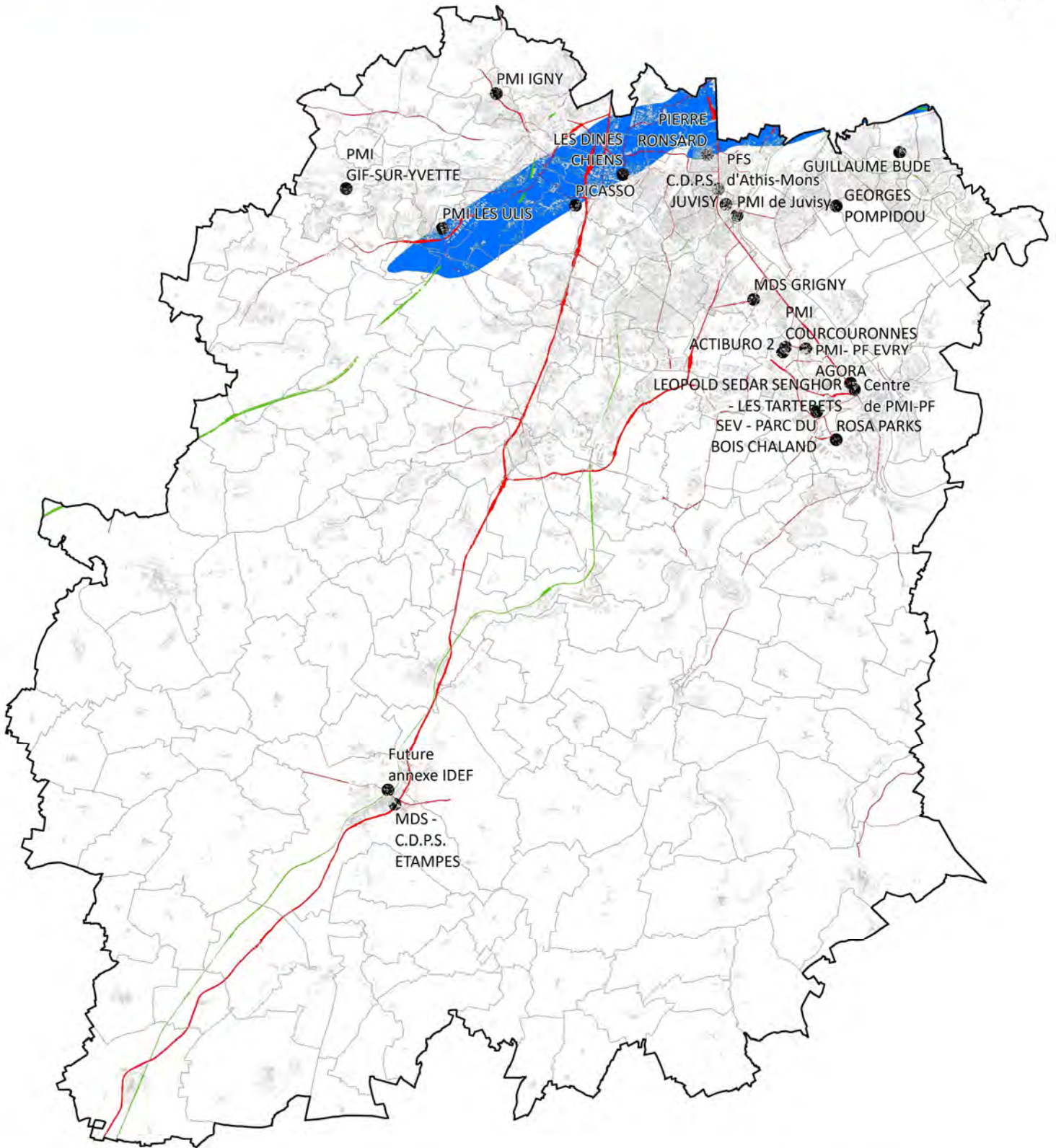
 ≥ 62

-  Limite communale
-  RD modélisé
-  RD non modélisé
-  Voies ferrées
-  Bâtiment



Carte des bâtiments départementaux en zone de dépassement de la valeur limite

Annexe 5

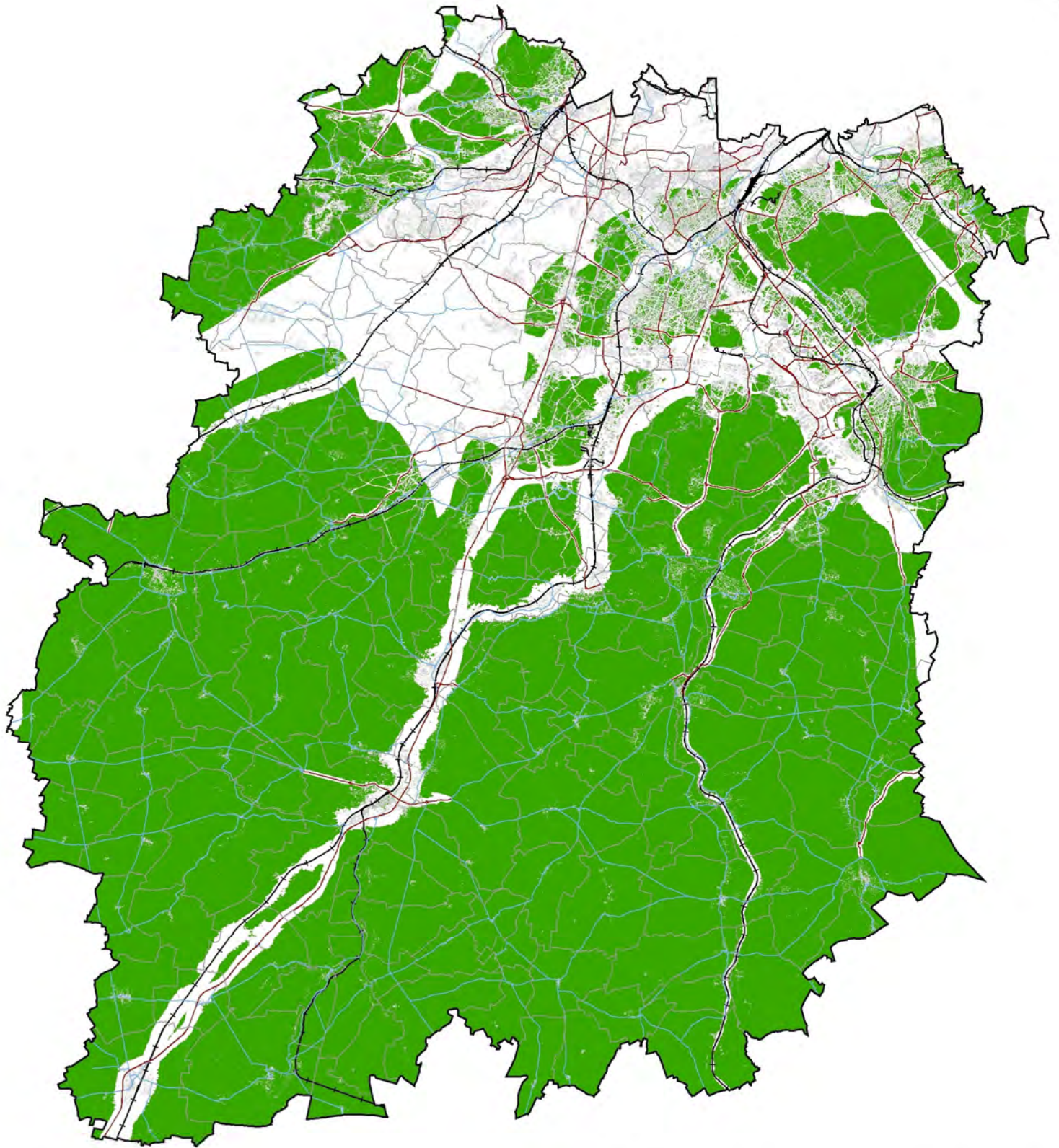








Lden en dB(A)

- Routier ≥ 68
- Ferré ≥ 73
- Aérien ≥ 55

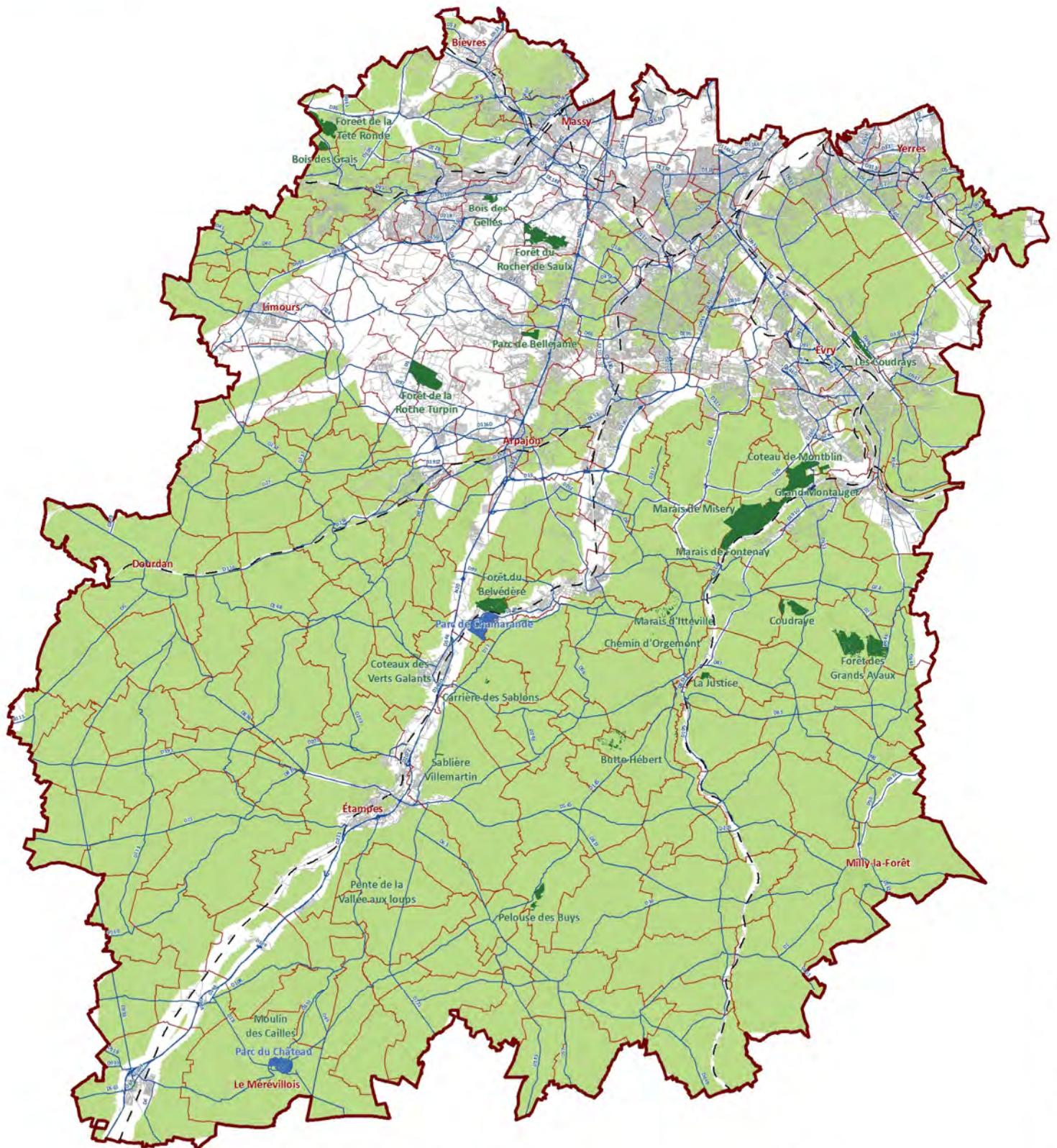
- Limite communale
- Bâtiment
- Établissements départementaux

Carte des zones sous les recommandations de l'OMS pour les 3 sources de bruit (routier < 53 dB(A), ferré < 54 dB(A) et aérien < 45 dB(A)) Annexe 6



-  Zone de moindre bruit
-  Limite communale
-  Bâtiment
-  RD modélisé
-  RD non modélisé
-  Voies ferrées

**Carte des zones de ressourcement :
Espaces Nautrels Sensibles (ENS) et domaines départementaux**



ENS ET DOMAINES DEPARTEMENTAUX :

- ENS ouvert au public
- Domaine départemental

ZONE POTENTIELLE DE CALME :

- Zones Lden < 55 dB(A)

INFRASTRUCTURES :

- Route modélisée
- Route non modélisée
- Voie ferrée

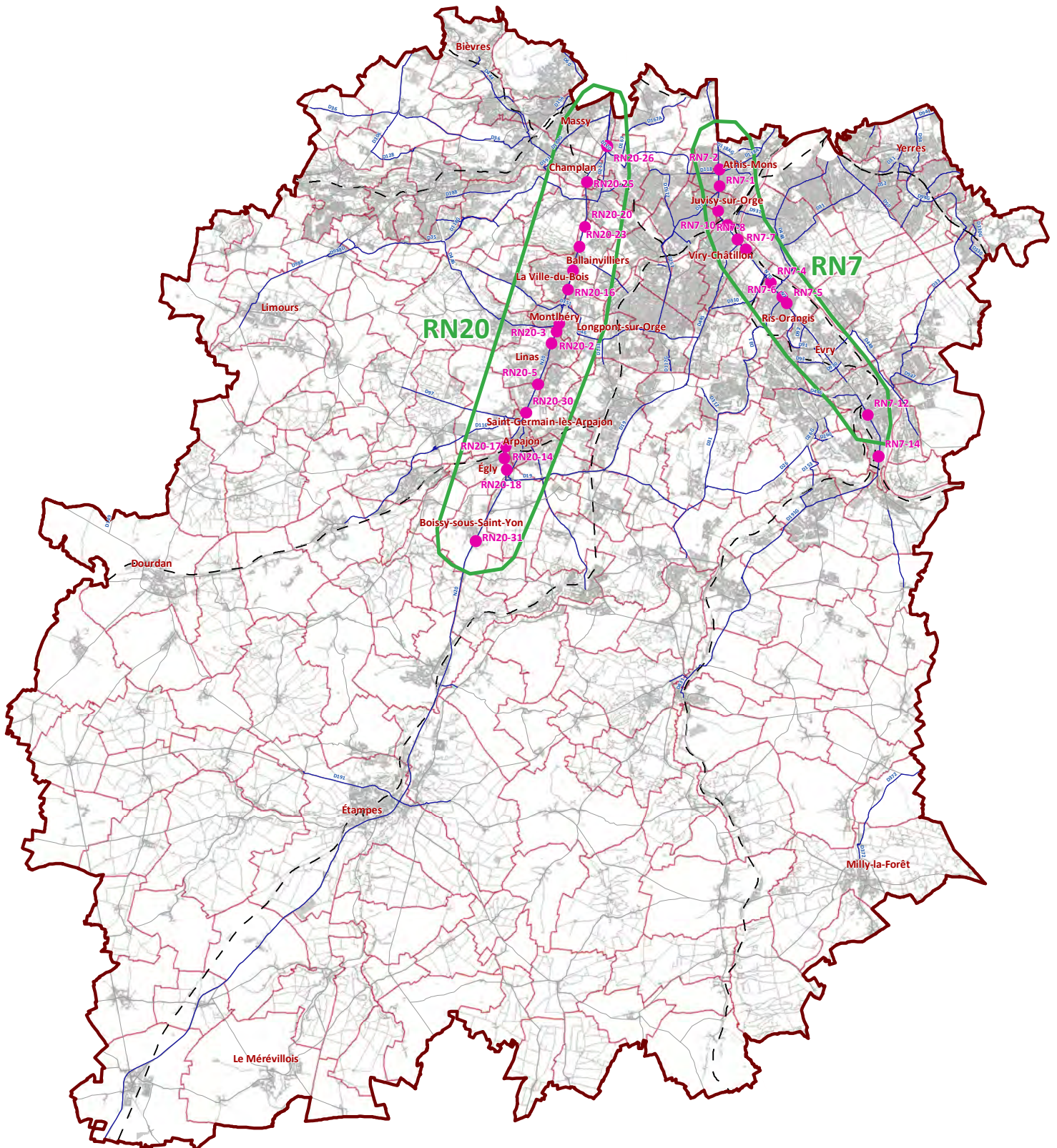
ESPACES :

- Zone urbanisée
- Limite de commune



ANNEXE 8

Carte des secteurs prioritaires sur RN7 et RN20



SECTEURS PRIORITAIRES :

● RN7 et RN20

INFRASTRUCTURES :

— Route modélisée

— Route non modélisée

- - - Voie ferrée

ESPACES :

▭ Zone de projets de requalification RN7 et RN20

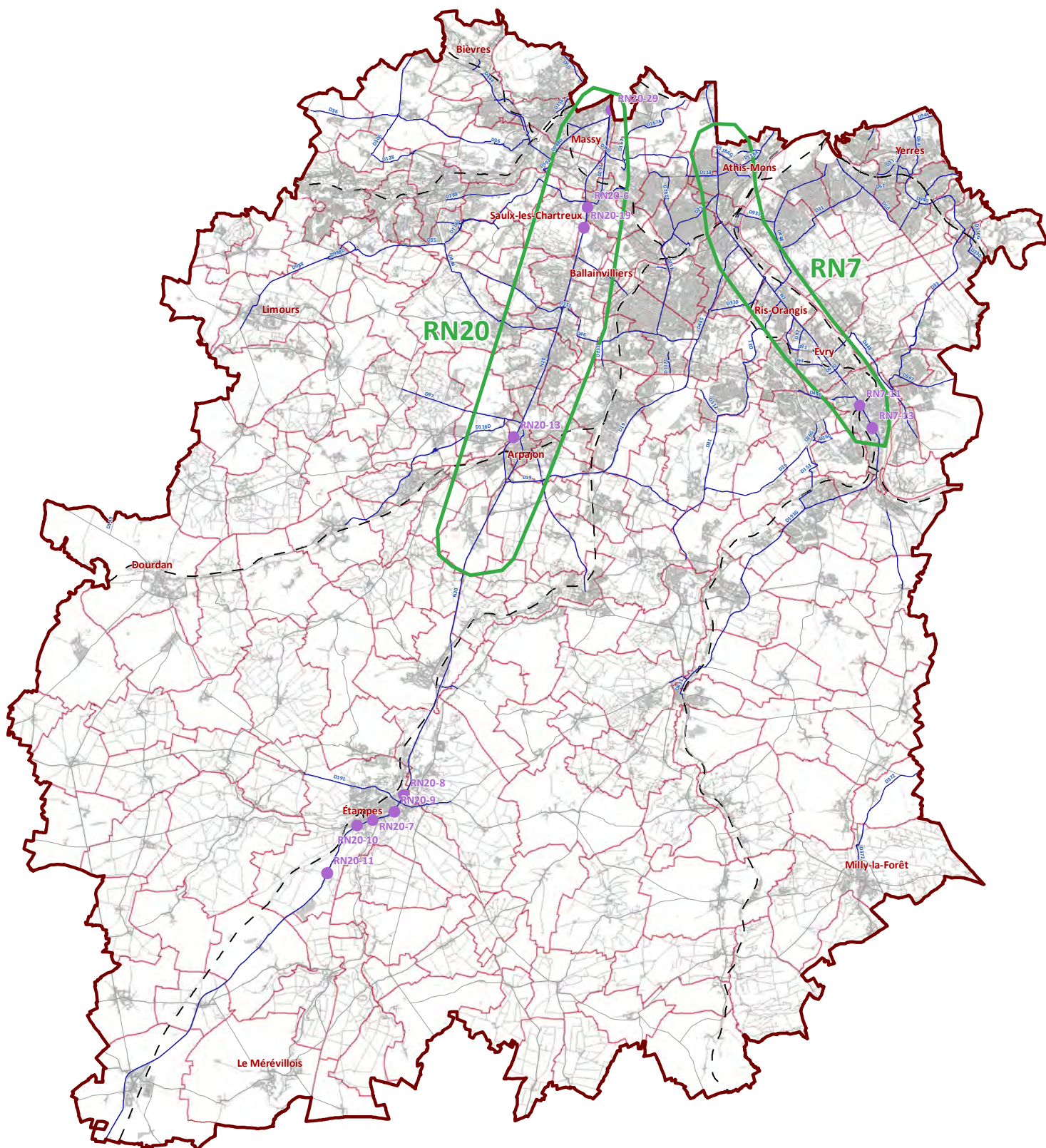
▭ Zone urbanisée

▭ Limite de commune



ANNEXE 9

Carte des secteurs non prioritaires sur RN7 et RN20



SECTEURS NON PRIORITAIRES :

● RN7 et RN20



INFRASTRUCTURES :

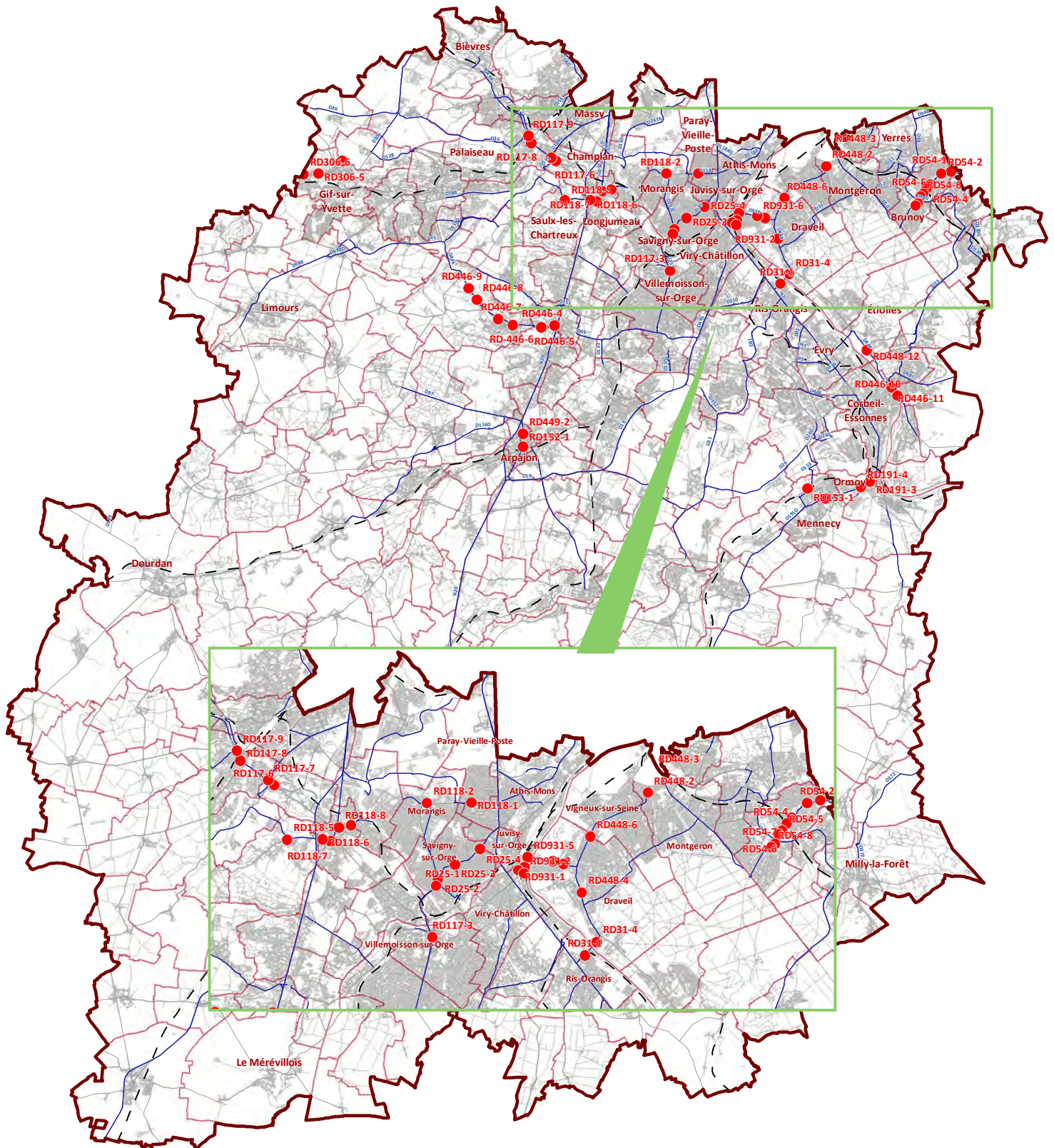
- Route modélisée
- Route non modélisée
- - - Voie ferrée

ESPACES :

- Zone de projets de requalification RN7 et RN20
- Zone urbanisée
- Limite de commune

ANNEXE 10

Carte des secteurs prioritaires hors RN7 et RN20



SECTEURS PRIORITAIRES :

● RD hors RN7 / RN20

INFRASTRUCTURES :

— Route modélisée
— Route non modélisée
- - - Voie ferrée

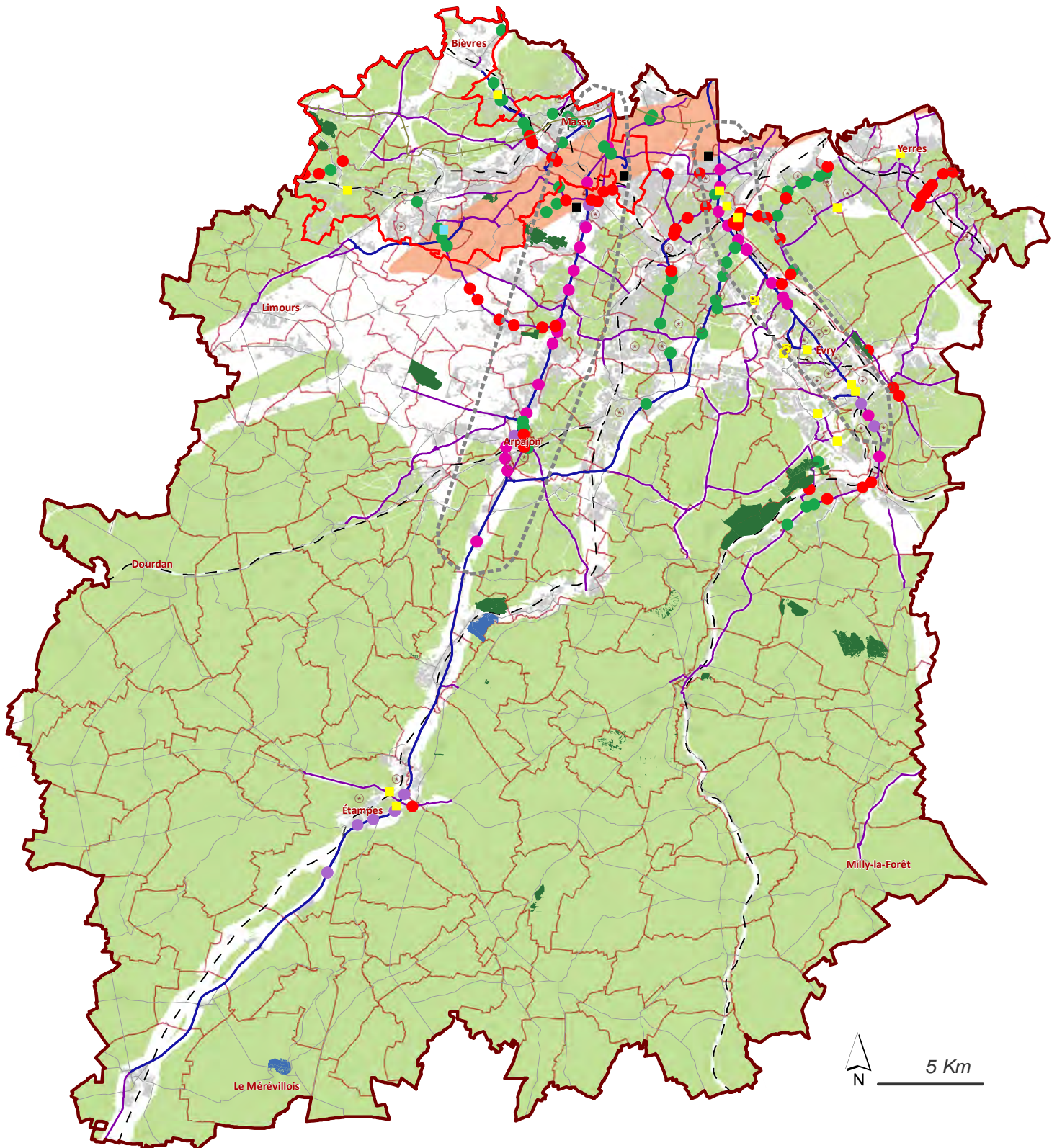
ESPACES :

■ Zone urbanisée
□ Limite de commune



ANNEXE 12

Carte de synthèse des enjeux en matière de nuisances sonores



INFRASTRUCTURES :

- RD +6M
- RD +3M
- Autre RD
- - - Voie ferrée

BATIMENT DEPARTEMENTAL :

- Bâti en zone de dépassement bruit aérien
- Bâti en zone de dépassement bruit routier
- Collège public en zone de dépassement bruit aérien

ZONES DE CONFLITS :

- RD } Prioritaire
- RN7 et RN20 }
- RD } Non prioritaire
- RN7 et RN20 }

ENS ET DOMAINES DEPARTEMENTAUX :

- ENS ouvert au public
- Domaine départemental

CARTE DU BRUIT :

- Zone dépassement seuil Lden Orly 55 dB(A)
- Zone calme Lden < 55 dB(A)

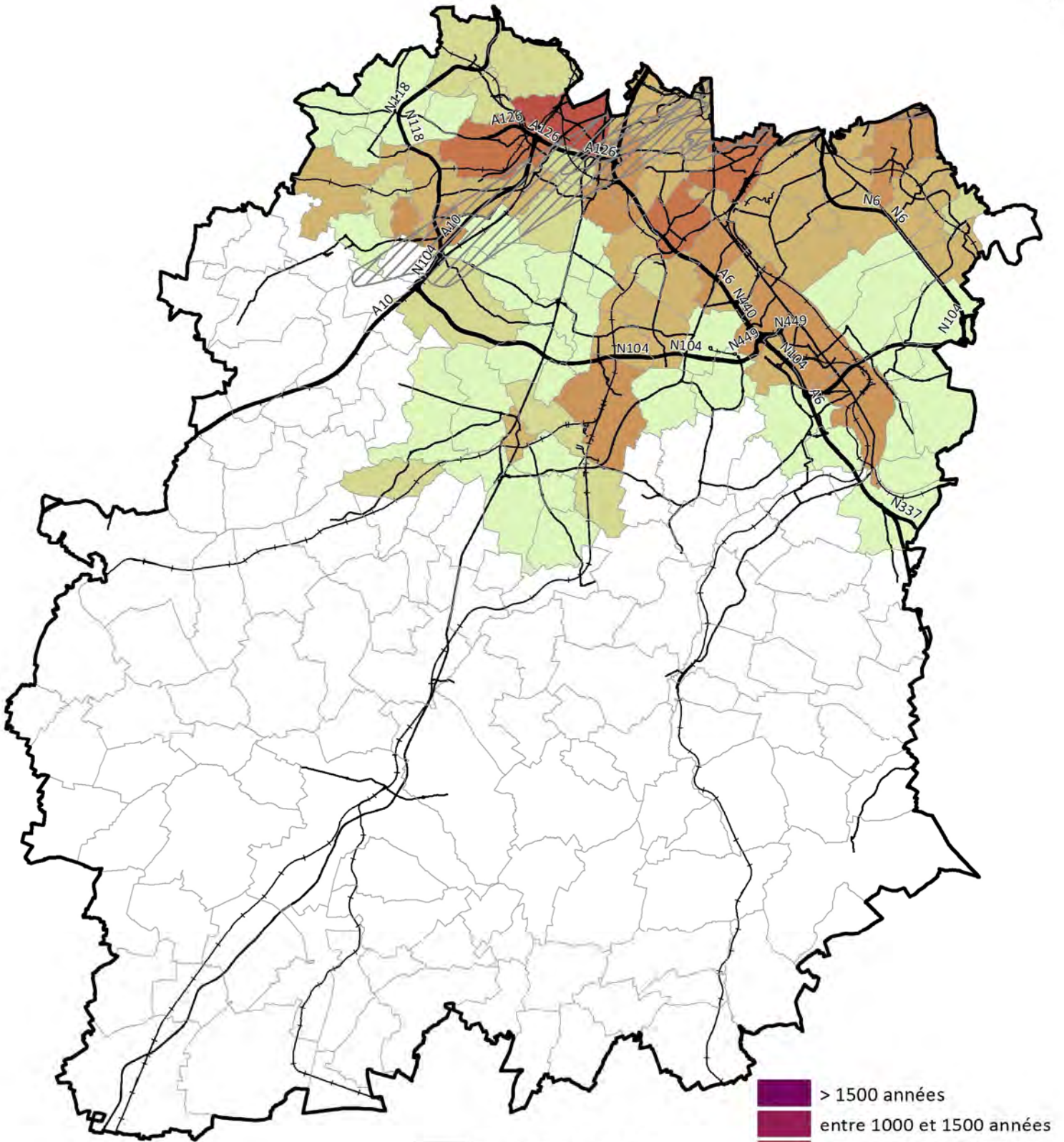
ZONE DE PROJETS :






- Projets de requalification RN7 et RN20
- ⊕ QPV
- Projet métro 18

- EPA Paris Saclay

ESPACES :

- Zone urbanisée
- Limite de commune



-  Limite communale
-  Voies ferrées
-  PGS de PARIS-ORLY
-  Autoroutes et nationales
-  Départementales

-  > 1500 années
-  entre 1000 et 1500 années
-  entre 750 et 1000 années
-  entre 500 et 750 années
-  entre 400 et 500 années
-  entre 250 et 400 années
-  entre 100 et 250 années
-  entre 50 et 100 années
-  < 50 années





— TERRE D'AVENIRS —

Département de l'Essonne
Boulevard de France
Évry-Courcouronnes
91012 Évry cédex



Imprimerie CD91 - MDD98 - Juillet 2019





Plan de prévention du bruit dans l'environnement "PPBE"

**Rapport et annexes
cartographiques**

Routes de compétence départementale
de plus de 3 millions de véhicules par an

SOMMAIRE

resume non technique	2
introduction	4
cadre reglementaire	5
la directive europeenne 2002/49/ce	5
les principaux textes reglementaires de reference	5
les obligations du conseil departemental de l'essonne	6
l'etat d'avancement en essonne	6
effets sanitaires du bruit dans l'environnement	7
le contenu reglementaire du ppbe	7
les infrastructures concernees par le ppbe	9
synthese des principaux resultats de la carte strategique du bruit	10
le territoire essonnien et l'engagement du conseil departemental	10
les courbes de bruit des routes departementales	11
la population et les batiments sensibles en depassement de seuils	11
elements comparatifs entre les deux ppbe	21
les batiments departementaux surexposes au bruit	21
objectifs de reduction du bruit dans les zones exposees a un bruit depassant les valeurs limites	24
mesures visant a prevenir ou reduire le bruit dans l'environnement arretees au cours des 10 annees precedentes	25
mesures ne concernant pas directement le domaine des transports	25
gestion des deplacements	27
mesures visant a prevenir ou reduire le bruit dans l'environnement prevues dans les 5 annees a venir	38
mesures dans les batiments departementaux	38
mesures en matiere de travaux d'infrastructures et de politique de deplacements	39
mesures de prevention, de communication, d'information et de sensibilisation	42
la sensibilisation des collégiens par la mallette kiwi	45
mesures possibles dans les zones prioritaires	45
critere de determination et localisation des zones calmes	56
determination des zones calmes	56
diagnostic acoustique des zones de ressourcement	58
objectifs et mesures envisagees de preservation des zones de ressourcement	70
financements et echeances prevus pour la mise en oeuvre des mesures recensees	71
motifs ayant preside au choix des mesures retenues	76
estimation de la diminution du nombre de personnes exposees au bruit	77
prise en consideration de grands projets structurants en essonne	78
glossaire	81
annexes	83

Le bruit constitue de nos jours un problème de santé publique, dont les effets peuvent nuire gravement à la santé et au bien-être des Essonnais. Si le bruit provoque en effet d'importants dégâts sur notre système auditif, notamment les célèbres acouphènes, certains chercheurs s'intéressent aussi à des conséquences moins connues, sur les systèmes cardiovasculaire et immunitaire, le sommeil et même l'acquisition du langage.

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) du Conseil départemental de l'Essonne s'inscrit dans le cadre du Schéma départemental de transition énergie climat adopté le 27 mars 2017. Il s'articule avec un grand nombre de schémas départementaux : le Schéma directeur de la voirie départementale (SDVD), le Schéma cadre des mobilités 2017-2021, le Plan d'actions pour un transport durable des marchandises en Essonne (PATDME), le Schéma départemental des espaces naturels sensibles (SDENS), le Schéma départemental de l'énergie (SDE)... Il est également en accord avec le Plan directeur de la RN20 et le Schéma de référence pour la requalification économique et urbaine de la RN7.

Conformément aux exigences de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, la révision du PPBE des routes départementales adopté par le Conseil départemental le 14 décembre 2015 s'intéresse en particulier à celles à forte circulation (trafic de plus de 3 millions de véhicules par an).

Dans le cadre de cette révision un bilan et un comparatif de l'exposition au bruit, ainsi que la réaffirmation des 5 principaux objectifs sont poursuivis, chacun étant décliné en différentes mesures :

1. Protéger le public, les collégiens et les agents départementaux

Dans un souci d'exemplarité, le Conseil départemental de l'Essonne souhaite mieux prendre en compte les données acoustiques dans les bâtiments départementaux, afin de protéger du bruit les occupants (public, collégiens et agents départementaux) en :

- intégrant l'amélioration acoustique dans la programmation des travaux de rénovation des bâtiments départementaux,
- informant au préalable sur les nuisances sonores lors de projets de construction ou d'aménagement des bâtiments.

2. Poursuivre les aménagements prévus permettant de diminuer les nuisances sonores

Le Conseil départemental, au travers de sa politique en matière de déplacements, pourra mettre en œuvre les actions suivantes ayant des effets directs ou indirects sur le bruit :

- mesures compensatoires en faveur de la réduction du bruit dans la réalisation des grands projets. Sont notamment prévus la mise en place d'écrans acoustiques sur la RD 118 (déviation de Paray-Vieille-Poste) et de buttes anti-bruit sur la RD 31 (déviation d'Itteville renouvellement régulier des couches de roulement),
- révision du schéma en matière de voirie et de déplacements (SDVD),
- mise en place d'outils ou d'opérations de communication pour l'optimisation des déplacements,
- contribution au développement des transports en commun.

3. Observer, communiquer et sensibiliser au bruit

La connaissance de l'environnement sonore et la sensibilisation au bruit et à ses effets néfastes sur la santé sera le troisième objectif poursuivi dans le cadre de ce PPBE. Le Conseil départemental de l'Essonne poursuivra ses actions en matière d'évaluation, de sensibilisation, de communication et de surveillance dont :

- le soutien financier à l'observatoire Bruitparif,
- le partenariat avec la DDT91,

- le prêt de sonomètres aux collectivités et associations essonniennes,
- la sensibilisation au bruit auprès des collégiens en partenariat avec Bruitparif et l'outil qu'il a développé, la mallette Kiwi
- l'acquisition d'indicateurs de bruit, mesures et actions pédagogiques de sensibilisation.

4. Protéger les riverains dans les zones prioritaires

Les études préalables à l'élaboration du précédent PPBE faisaient ressortir des zones de conflits, dans lesquelles les niveaux de bruit apparaissent au-dessus des seuils réglementaires. Les zones de conflits prioritaires correspondent à un linéaire de 57 km de voiries pour 16 000 habitants. 40% du linéaire de voirie concernée par ces dépassements de seuils correspond aux abords de la RN7 et de la RN20.

Les principales mesures envisagées sont les suivantes :

- incitation aux approches globales en matière de résorption des nuisances sonores (zones en projet d'aménagement, requalification urbaine, opérations d'amélioration de l'habitat...),
- prise en compte des problématiques acoustiques dans le nouveau dispositif départemental de contractualisation, grâce auquel les communes et intercommunalités qui le souhaitent pourront mettre en œuvre les mesures de leurs propres PPBE sous réserve de maîtrise d'ouvrage propre.

5. Préserver les zones départementales de ressourcement

Dans le cadre du précédent PPBE, des « zones de ressourcements » qui correspondent à des propriétés naturelles départementales (espaces naturels sensibles aménagés et ouverts au public, ainsi que les parcs départementaux de Méreville et Chamarande) ont été mises en avant avec les objectifs suivants :

- programmation des travaux de réhabilitation ou d'aménagement spécifique de ces zones de ressourcement si nécessaire,
- réflexion sur une signalisation particulière sur le bruit dans ces zones de ressourcement,
- élaboration d'un référentiel reconnu et partagé des zones de ressourcements départementales,
- information préalable sur les nuisances sonores dans les espaces naturels sensibles et les parcs départementaux.

Ces zones ont été actualisées dans ce nouveau plan.

INTRODUCTION

Ce document constitue la révision du Plan de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE) concernant l'étude des nuisances sonores des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an. Il s'agit d'un document réglementaire issu des obligations de la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, transcrite en droit français par la loi de ratification 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.

Le Conseil départemental a travaillé avec BruitParif afin de réaliser la mise à jour du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement voté en Assemblée départementale du 14 décembre 2015.

Dans l'ensemble, il s'agit d'une mise à jour des éléments votés avec le précédent PPBE en mettant en avant les éléments de bilan. Pour ce nouveau projet, un travail d'analyse des impacts sanitaires pour le bruit cumulés pour la zone dense de l'Essonne a été réalisé par BruitParif en lien avec les nouvelles directives du bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé pour l'Europe.

LA DIRECTIVE EUROPEENNE 2002/49/CE

La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune de tous les Etats membres de l'Union Européenne visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité, les effets nocifs de l'exposition au bruit sur la santé humaine.

Cette directive a pour principaux objectifs de :

- permettre une évaluation harmonisée de l'exposition au bruit dans l'environnement au moyen de cartes stratégiques et de plans d'actions,
- préserver les zones calmes et réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit,
- informer le public et l'impliquer dans les processus de décision.

LES PRINCIPAUX TEXTES REGLEMENTAIRES DE REFERENCE

Les principaux textes réglementaires sont cités ci-dessous :

- Ordonnance 2004-1199 du 12 novembre 2004 prise pour la transposition de la directive 2002/49/CE : les articles L572-1 à L572-11 et R572-1 à R572-11 du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les cartes de bruit et les plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Loi de ratification 2005-1319 du 26 octobre 2005 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement.
- Décret 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 fixe les modes de mesure et de calcul, les indicateurs de bruit ainsi que le contenu technique des cartes de bruit.
- Circulaire du 7 juin 2007 relative à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- Instruction du 23 juillet 2008 précisant l'organisation de la réalisation des plans de prévention du bruit dans l'environnement ainsi que leur contenu pour les infrastructures routières et ferroviaires.
- Circulaire du 10 mai 2011 relative à l'organisation et au financement des cartes du bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement devant être réalisés respectivement pour juin 2012 et juillet 2013.

LES OBLIGATIONS DU CONSEIL DEPARTEMENTAL DE L'ESSONNE

1. PPBE concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules par an – 1^{ère} échéance

En vertu des textes de loi précédemment cités, le Conseil départemental de l'Essonne a l'obligation d'élaborer un Plan de prévention du bruit dans l'environnement (nommé PPBE) concernant, dans un premier temps, les routes supportant un trafic de plus de 6 millions de véhicules par an. Ce premier PPBE devait être réalisé pour le 18 juillet 2008.

Eu égard au retard pris dans la transcription en droit français de la directive européenne et dans la réalisation des cartes stratégiques de bruit, les délais initiaux n'ont pas pu être respectés par l'ensemble des Départements franciliens ; le Département de l'Essonne a adopté ce premier PPBE le 24 juin 2013 à la suite d'une consultation du public qui s'est déroulé entre le 16 janvier et le 16 mars 2013.

2. PPBE concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an – 2^{ème} échéance

Dans un second temps, le Conseil départemental de l'Essonne a réalisé un PPBE concernant les routes supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an voté en Assemblée départementale du 14 décembre 2015 après avoir procédé à une consultation publique de deux mois.

3. PPBE concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an – 3^{ème} échéance

Suite à l'arrêté préfectoral le 20 décembre 2018 approuvant les cartes stratégiques de bruit dites de 3^{ème} échéance, le Département a travaillé à la révision du PPBE en proposant un comparatif des différentes expositions, un bilan des actions, et réaffirme son engagement autour des orientations stratégiques votée en 2015.

L'ETAT D'AVANCEMENT EN ESSONNE

1. Les cartes stratégiques du bruit (CSB)

Selon la réglementation, le plan doit être réalisé un an maximum après la publication des cartes stratégiques de bruit (CSB) associées, cartes arrêtées par le Préfet de Département pour les routes de compétence départementale et nationale.

- ❖ Les CSB de première échéance, concernant les routes de plus de 6 millions de véhicules par an, ont été arrêtées le 14 octobre 2010.
- ❖ Les CSB de seconde échéance, concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an, ont été arrêtées le 12 août 2014.
- ❖ Les CSB de troisième échéance concernant les routes de plus de 3 millions de véhicules par an, ont été arrêtées le 20 décembre 2018.

Elles sont consultables en ligne à l'adresse suivante :

<http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-cartes-de-bruit-strategiques-du-departement-de-l-Essonne>.

Il s'agit d'un travail collaboratif entre les services de l'Etat en Essonne, BruitParif, et les services du Conseil départemental.

EFFETS SANITAIRES CUMULES DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Le bureau régional de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour l'Europe a publié le 10 octobre 2018 de nouvelles lignes directrices relatives au bruit dans l'environnement. À la lumière des recherches scientifiques récentes, l'OMS définit des niveaux d'exposition recommandés en ce qui concerne les bruits des trafics routier, ferroviaire et aérien, des éoliennes et des loisirs, afin de protéger la santé. Les relations entre l'exposition au bruit environnemental et les effets sanitaires ont aussi été actualisées : il en résulte globalement une forte réévaluation des risques encourus, notamment pour les bruits liés aux trafics aérien et ferroviaire.

L'autre aspect déterminant du rapport de l'OMS est la hausse très importante des effets sanitaires du bruit, via les courbes dose-réponse correspondantes. Peu modifiées pour l'exposition au bruit du trafic routier, les impacts sur la santé sont révisés fortement à la hausse pour les personnes qui subissent les nuisances provenant du rail et du transport aérien (voir par exemple la figure ci-contre concernant les relations dose réponse pour la gêne selon les sources de transport).

L'annexe 13 donne des éléments d'analyse réalisés par Bruitparif en prenant en compte les lignes directrices de l'OMS sur la zone dense de l'Essonne.

Les plans de prévention du bruit (PPBE)

Le PPBE des infrastructures routes nationales et autoroutières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de passages de véhicules dans le département de l'Essonne a été approuvé par l'arrêté 2019-DDT-SE-342 du 24 septembre 2019 et a été notifié aux communes. Il est consultable sur le site internet des services de l'Etat : <http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre/Cartes-strategiques-de-bruit-et-plans-de-prevention/Les-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE>.

Le PPBE concernant l'aérodrome d'Orly dans les départements de l'Essonne, des Hauts de Seine et du Val de Marne a été adopté par arrêté inter préfectoral n°935 le 14 mars 2013 et est consultable sur le site internet des services de l'Etat : <http://www.essonne.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Environnement/Bruit/Bruit-de-l-aerodrome-d-Orly/Le-Plan-de-Prevention-du-Bruit-dans-l-Environnement-PPBE-de-l-aerodrome-d-Orly>.

LE CONTENU REGLEMENTAIRE DU PPBE

Le contenu des PPBE est fixé par l'article 5 du décret du 24 mars 2006 et se décompose comme suit :

- « un **résumé non technique** du plan » ;
- « un **rapport de présentation** présentant, d'une part, une synthèse des résultats de la cartographie du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et d'établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif et, d'autre part, une description des infrastructures et des agglomérations concernées » avec une analyse comparée des données suite à la mise à jour du PPBE ;
- « s'il y a lieu, les critères de détermination et la localisation des **zones calmes** » qui sont des « espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues » ;
- « les **objectifs de réduction** du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites » ;

- « les **mesures visant à prévenir ou réduire le bruit** dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures y compris les mesures prévues pour préserver les zones calmes » ;
- « s'ils sont disponibles, les **financements et les échéances** prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent » ;
- « les **motifs ayant présidé au choix des mesures retenues** et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables » ;
- « une estimation de la **diminution du nombre de personnes exposées** au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues » ;

Pour plus de clarté, le présent projet de PPBE suit cette décomposition réglementaire.

LES INFRASTRUCTURES CONCERNEES PAR CE PPBE

Les routes concernées par le présent PPBE sont **les routes de compétences départementales supportant un trafic de plus de 3 millions de véhicules par an.**

Les infrastructures concernées par l'analyse du bruit sur le réseau départemental sont :

D102, D116, D116D, D117, D118, D118A, D118E, D118Z, D120, D128, D133, D136, D148, D149, D152, D153, D156E, D165, D167, D167A, D186, D188, D19, D191, D193, D217, D218, D25, D257, D25E, D26, D260, D29, D296, D306, D31, D310, D312, D32, D324, D33, D330, D35, D351, D36, D372, D444, D445, D446, D448, D449, D46, D50, D52, D53, D54, D59, D591, D60, D831, D91, D92, D93, D930, D931, D94, D941, D947, D948, D97, D986, D988, D988D, N20, N7,

La carte fournie en annexe 1 illustre le réseau concerné.

LE TERRITOIRE ESSONNIEN ET L'ENGAGEMENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL

L'Essonne est constituée de 194 communes sur un territoire de 1 820 km². La population totale de l'Essonne au 1^{er} janvier 2015 est de 1 276 233 habitants (source INSEE) et se concentre surtout au nord du département, avec une moyenne de 3 000 habitants au km².

Le Département de l'Essonne est engagé depuis décembre 2000 dans une politique de prévention des nuisances sonores. Dans le cadre de l'Agenda 21 départemental adopté le 20 octobre 2003, une cartographie du bruit a été initiée en 2006, sur des données de trafic de 2005.

Cette carte départementale du bruit a été finalisée en 2009 : elle indique les niveaux sonores émis par toutes les grandes infrastructures routières, les infrastructures ferroviaires, les transports aériens, ainsi que les activités industrielles. Cette carte a été réalisée selon la méthodologie de la directive européenne de 2002 par le bureau d'études Impédance, alors même que le Conseil départemental n'était pas désigné « autorité compétente » pour la réalisation des CSB.

Les sources sonores ayant été cartographiées sont les suivantes :

- Sources de bruit routier : Autoroutes (A6, A10, A126, A86), nationales (N104, N118, N337, N440, N441, N449, N6), départementales (axes routiers de trafic inférieur à 3 millions de véhicules par an, compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an et supérieur à 6 millions de véhicules par an).
- Sources de bruit ferroviaire : TGV, RER B, C, D, et le fret (axes ferroviaires dépassant 60 000 passages de trains par an).
- Sources de bruit industriel : 170 Installations classées pour la protection de l'environnement soumise à autorisation (ICPE-A) jugées bruyantes ont été prises en compte sur 330 ICPE-A.
- Sources de bruit aéroportuaire : Aéroport d'Orly, aérodrome de Toussus-le-Noble.

En parallèle du travail mené par le Département, l'Etat en tant qu'autorité compétente, par l'intermédiaire du Laboratoire Régional de l'Est Parisien a également réalisé des cartes stratégiques de bruit en 2009, conformément à la réglementation.

Les services de l'Etat et du Département ont travaillé ensemble pour homogénéiser les cartes produites, afin de ne publier qu'un seul type de cartes en Essonne. Cette collaboration active a débouché sur trois arrêtés de publication des cartes en Essonne le 14 octobre 2010, en ce qui concerne les routes de plus de 6 millions de véhicules par an et le 12 août 2014, en ce qui concerne les routes de plus de 3 millions de véhicules par an, et le 20 décembre 2018 en ce qui concerne la mise à jour des cartes du réseau routier de compétence départementale de plus de 3 millions de véhicules par an.

Le Conseil départemental, la DDT, le CEREMA et Bruitparif poursuivent leur collaboration afin de pérenniser ce travail et permettre les mises à jour successives des cartes stratégiques de bruit et ainsi des PPBE.

LES COURBES DE BRUIT DES ROUTES DEPARTEMENTALES

Les cartes de bruit produites font apparaître deux types d'indicateurs :

- l'indicateur **Lden** (Level day evening night) : cet indice représente le niveau de bruit moyen perçu sur une journée de 24 heures auquel est ajoutée une pondération de 5 dB(A) pour la période du soir (18h – 22h en France) et de 10 dB(A) pour la période de nuit (22h – 6h en France). Il n'y a pas de pondération pour la période de jour (6h – 18h en France). Ces majorations sont représentatives de la gêne ressentie, vis-à-vis d'un même bruit, plus importante le soir et la nuit par rapport au jour.
- l'indicateur **Ln** (Level night) : cet indice représente le niveau de bruit moyen perçu pendant la période de nuit (22h-6h).

Selon la réglementation, trois types de cartes ont été publiés :

- les cartes de type A sont des cartes représentant des courbes d'isophones, par pas de 5 dB(A) allant de 55 à 75 dB(A) pour l'indicateur Lden et de 50 à 70 dB(A) pour l'indicateur Ln ;
- les cartes de type B représentent les secteurs affectés par le bruit et ont été arrêtées par le Préfet (arrêté préfectoral 2005-DDE-SEPT-085 du 28 février 2005 concernant le classement du réseau départemental). Ces cartes font partie du classement sonore des infrastructures ;
- les cartes de type C sont des cartes représentant les zones où les valeurs limites sont potentiellement dépassées (pour Lden > 68 dB(A) et pour Ln > 62 dB(A) – bruit routier).

Les différentes cartes de bruit réalisées dans le cadre des CSB sont fournies en annexe (annexes 2,3, 4).

LA POPULATION ET LES BATIMENTS SENSIBLES EN DEPASSEMENT DE SEUILS

Les valeurs limites en matière de bruit, visées à l'article 3 du décret du 24 mars 2006, sont identifiées dans le tableau ci-dessous :

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodromes	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln		62	65	60

Les valeurs limites concernent uniquement les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement (école, collège, lycée, université,...) et de santé (hôpital, clinique, dispensaire, établissement médicalisé,...).

Le tableau suivant récapitule, par commune, la population et les bâtiments sensibles soumis à des dépassements de seuil réglementaire issu de la directive européenne.

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
ABBEVILLE-LA-RIVIERE	282	0	0	0	0	0	0	0	0	
ANGERVILLE	3571	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
ANGERVILLIERS	1640	0	0	0	0	0	0	0	0	
ARPAJON	10322	355	0	0	0	169	0	0	0	D152 - D193 - D449 - D97 - N20
ARRANCOURT	128	0	0	0	0	0	0	0	0	
ATHIS-MONS	30381	832	0	0	1	645	0	0	1	D188 - D118A - D25 - D25E - N7
AUTHON-LA-PLAINE	356	0	0	0	0	0	0	0	0	
AUVERNAUX	318	5	0	0	0	0	0	0	0	D948
AUVERS-SAINT-GEORGES	1154	0	0	0	0	0	0	0	0	D148
AVRAINVILLE	716	2	0	0	0	2	0	0	0	D19 - D193 - D19A1 - D19A2 - D19A3 - N20 - D449
BALLAINVILLIERS	3727	203	0	0	0	183	0	0	0	D186 - D35 - N20
BALLANCOURT-SUR-ESSONNE	7220	0	0	0	0	0	0	0	0	D191
BAULNE	1329	0	0	0	0	0	0	0	0	D191 - D831
BIEVRES	5219	39	0	0	0	0	0	0	0	D117 - D444 - D306 - D53 - D906
BLANDY	119	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOIGNEVILLE	423	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOIS-HERPIN	73	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOISSY-LA-RIVIERE	537	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOISSY-LE-CUTTE	1329	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOISSY-LE-SEC	659	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOISSY-SOUS-SAINT-YON	3702	94	0	0	0	66	0	0	0	N20
BONDOUFLE	9272	0	0	0	0	0	0	0	0	D31 - D312

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
BOULLAY-LES-TROUX	655	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOURAY-SUR-JUINE	1930	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOUSSY-SAINT-ANTOINE	6299	0	0	0	0	0	0	0	0	D33 - D330 - D94
BOUTERVILLIERS	365	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOUTIGNY-SUR-ESSONNE	3116	0	0	0	0	0	0	0	0	
BOUVILLE	621	0	0	0	0	0	0	0	0	
BRETIGNY-SUR-ORGE	22514	539	0	0	0	104	0	0	0	D117 - D133 - D19
BREUILLET	8240	2	0	0	0	0	0	0	0	D116
BREUX-JOUY	1204	12	0	0	0	10	0	0	0	D116
BRIERES-LES-SCELLES	979	0	0	0	0	0	0	0	0	
BRIIS-SOUS-FORGES	3329	0	0	0	0	0	0	0	0	
BROUY	124	0	0	0	0	0	0	0	0	
BRUNOY	25226	358	0	0	0	135	0	0	0	D50 - D52 - D54 - D94
BRUYERES-LE-CHATEL	3147	0	0	0	0	0	0	0	0	D116 - D116D - D97
BUNO-BONNEVAUX	471	0	0	0	0	0	0	0	0	
BURES-SUR-YVETTE	9559	0	0	0	0	0	0	0	0	
CERNY	3231	0	0	0	0	0	0	0	0	D191
CHALO-SAINT-MARS	1122	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHALOU-MOULINEUX	409	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHAMARANDE	1057	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
CHAMPCUEIL	2769	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHAMPLAN	2433	73	0	0	0	31	0	0	0	D117 - D188 - D591 - N20
CHAMPMOTTEUX	368	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHATIGNONVILLE	59	0	0	0	0	0	0	0	0	

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
CHAUFFOUR-LES-ETRECHY	130	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHEPTAINVILLE	1904	39	0	0	0	15	0	0	0	D591
CHEVANNES	1585	0	0	0	0	0	0	0	0	
CHILLY-MAZARIN	18224	64	0	0	0	0	0	0	0	D449 - D118 - D118Z - D120 - D167 - D217 - N20
CONGERVILLE-THIONVILLE	217	0	0	0	0	0	0	0	0	
CORBEIL-ESSONNES	40619	971	0	1	0	240	0	0	0	D191 - D26 - D446 - D448 - D947 - N7
CORBREUSE	1687	0	0	0	0	0	0	0	0	
COURANCES	344	0	0	0	0	0	0	0	0	D372
COURDIMANCHE-SUR-ESSONNE	262	0	0	0	0	0	0	0	0	
COURSON-MONTELOUP	578	0	0	0	0	0	0	0	0	
CROSNE	8769	0	0	0	0	0	0	0	0	D324
DANNEMOIS	833	0	0	0	0	0	0	0	0	D149
D'HUISON-LONGUEVILLE	1395	0	0	0	0	0	0	0	0	
DOURDAN	9558	0	0	0	0	0	0	0	0	
DRAVEIL	28319	1735	0	0	0	975	0	0	0	D31 - D448 - D931
ECHARCON	778	0	0	0	0	0	0	0	0	D26
EGLY	5288	143	0	0	0	19	0	0	0	D19 - D193 - D19A4 - D19A2 - D19A3 - N20
EPINAY-SOUS-SENART	12135	1029	0	0	0	516	0	0	0	D94
EPINAY-SUR-ORGE	10058	14	0	0	0	0	0	0	0	D25 - D257 - D35
ETAMPES	22014	0	0	0	1	0	0	0	1	D191 - N20

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
ETIOLLES	3087	5	0	0	0	2	0	0	0	D33 - D448 - D93
ETRECHY	6185	0	0	0	0	0	0	0	0	D146 - D148 - N20
EVRY-COURCOURONNES	65347	626	0	1	0	0	0	0	0	D91 - D92 - D93 - D930 - N7 - D153 - D446 - D31
FLEURY-MEROGIS	9073	0	0	0	0	0	0	0	0	D19 - D196 - D445
FONTAINE-LA-RIVIERE	199	0	0	0	0	0	0	0	0	
FONTENAY-LES-BRIIS	1757	6	0	0	0	0	0	0	0	D97
FONTENAY-LE-VICOMTE	1261	0	0	0	0	0	0	0	0	D191
FORGES-LES-BAINS	3706	0	0	0	0	0	0	0	0	
GIF-SUR-YVETTE	20627	0	0	0	0	0	0	0	0	D128
GIRONVILLE-SUR-ESSONNE	794	0	0	0	0	0	0	0	0	
GOMETZ-LE-CHATEL	1310	28	0	0	0	26	0	0	0	D35 - D988 - D988D
GOMETZ-LA-VILLE	2399	0	0	0	0	0	0	0	0	D988 - D988D
GRIGNY	26370	224	0	0	1	2	0	0	1	D310 - D310B1 - D310B2 - D445 - D931 - N7
GUIBEVILLE	727	0	0	0	0	0	0	0	0	D19 - D26 - D449 - N20
GUIGNEVILLE-SUR-ESSONNE	898	0	0	0	0	0	0	0	0	
GUILLERVAL	748	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
IGNY	10078	18	0	1	0	0	0	0	0	D444 - D60
ITTEVILLE	6447	0	0	0	0	0	0	0	0	
JANVILLE-SUR-JUINE	1836	0	0	0	0	0	0	0	0	
JANVRY	592	0	0	0	0	0	0	0	0	

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
JUVISY-SUR-ORGE	14109	1076	0	0	0	537	0	0	0	D25 - D29 - D931 - N7
LA FERTE-ALAIS	3978	0	0	0	0	0	0	0	0	D831
LA FORET-LE-ROI	477	0	0	0	0	0	0	0	0	
LA FORET-SAINTE-CROIX	154	0	0	0	0	0	0	0	0	
LA NORVILLE	4069	9	0	0	0	0	0	0	0	D19 - D449
LA VILLE-DU-BOIS	7073	329	0	0	0	299	0	0	0	D186 - N20
LARDY	5462	0	0	0	0	0	0	0	0	D449
LE COUDRAY-MONTCEAUX	4561	7	0	0	0	0	0	0	0	D191 - D948
LE MERIVILLOIS	3393	0	0	0	0	0	0	0	0	
LE PLESSIS-PATE	3992	11	0	0	0	4	0	0	0	D19 - D312
LE VAL-SAINT-GERMAIN	1470	0	0	0	0	0	0	0	0	
LES GRANGES-LE-ROI	1022	0	0	0	0	0	0	0	0	
LES MOLIERES	1946	0	0	0	0	0	0	0	0	
LES ULIS	23511	17	0	0	0	5	0	0	0	D118 - D218 - D35 - D446
LEUDEVILLE	1350	9	0	0	0	7	0	0	0	D117 - D26 - D31
LEUVILLE-SUR-ORGE	4094	0	0	0	0	0	0	0	0	
LIMOURS	6444	0	0	0	0	0	0	0	0	D988
LINAS	6328	218	0	0	0	144	0	0	0	D446 - N20
LISSES	7126	1	0	0	0	0	0	0	0	D153 - D26 - D260 - D446
LONGJUMEAU	21178	1895	0	0	0	934	0	0	0	D117 - D118 - N20 - D217
LONGPONT-SUR-ORGE	6502	203	0	0	0	150	0	0	0	D133 - D46 - N20
MAISSE	2704	0	0	0	0	0	0	0	0	
MARCOUSSIS	7755	497	0	0	0	215	0	0	0	D35 - D446

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
MAROLLES-EN-BEAUCE	225	0	0	0	0	0	0	0	0	
MAROLLES-EN-HUREPOIX	4705	0	0	0	0	0	0	0	0	D117 - D19
MASSY	40186	1406	0	0	0	36	0	0	0	D117 - D120 - D120E - D156E - D188 - D444 - D60 - D920 - N20
MAUCHAMPS	287	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
MENNECY	13067	52	0	0	0	7	0	0	0	D153 - D191
MEROBERT	545	0	0	0	0	0	0	0	0	
MESPUITS	181	0	0	0	0	0	0	0	0	
MILLY-LA-FORET	4702	0	0	0	0	0	0	0	0	D372
MOIGNY-SUR-ECOLE	1284	0	0	0	0	0	0	0	0	
MONDEVILLE	669	0	0	0	0	0	0	0	0	
MONNERVILLE	402	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
MONTGERON	22433	2363	0	0	0	360	0	0	0	D31 - D448 - D50
MONTLHERY	6714	499	0	0	0	265	0	0	0	D133 - D35 - D351 - D351B1 - D446 - D46 - N20
MORANGIS	11688	132	0	0	0	0	0	0	0	D118 - D118Z
MORIGNY-CHAMPIGNY	4319	0	0	0	0	0	0	0	0	D191 - N20
MORSANG-SUR-ORGE	20769	111	0	0	0	15	0	0	0	D117
MORSANG-SUR-SEINE	500	0	0	0	0	0	0	0	0	
NAINVILLE-LES-ROCHES	445	0	0	0	0	0	0	0	0	
NOZAY	4641	0	0	0	0	0	0	0	0	D35
OLLAINVILLE	4368	15	0	0	0	0	0	0	0	D116D - D97 - N20
ONCY-SUR-ECOLE	944	0	0	0	0	0	0	0	0	

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
ORMOY	1710	3	0	0	0	0	0	0	0	D191
ORMOY-LA-RIVIERE	928	0	0	0	0	0	0	0	0	
ORSAY	16164	9	0	0	0	0	0	0	0	D128 - D188 - D218
ORVEAU	200	0	0	0	0	0	0	0	0	
PALaiseau	30179	327	0	0	0	136	0	0	0	D117 - D36 - D36G - D444 - D591 - D988
PARAY-VIEILLE-POSTE	6705	313	0	0	0	150	0	0	0	D118 - D136 - D167A - N7
PECQUEUSE	598	0	0	0	0	0	0	0	0	
PLESSIS-SAINT-BENOIST	307	0	0	0	0	0	0	0	0	
PRUNAY-SUR-ESSONNE	305	0	0	0	0	0	0	0	0	
PUISELET-LE-MARAIS	274	0	0	0	0	0	0	0	0	
PUSSAY	1903	0	0	0	0	0	0	0	0	
QUINCY-SOUS-SENART	7872	90	0	0	0	0	0	0	0	D33 - D330
RICHARVILLE	418	0	0	0	0	0	0	0	0	
RIS-ORANGIS	27207	2409	0	0	0	1265	0	0	0	D31 - D310 - D310B2 - D91 - N7
ROINVILLE	1209	0	0	0	0	0	0	0	0	
ROINVILLIERS	92	0	0	0	0	0	0	0	0	
SACLAS	1789	0	0	0	0	0	0	0	0	N20
SACLAY	3037	7	0	0	0	0	0	0	0	D306 - D36 - D446
SAINT-AUBIN	676	0	0	0	0	0	0	0	0	D128 - D306
SAINT-CHERON	4607	11	0	0	0	3	0	0	0	D116
SAINT-CYR-LA-RIVIERE	491	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAINT-CYR-SOUS-DOURDAN	1004	0	0	0	0	0	0	0	0	

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	33968	438	0	0	0	8	0	0	0	D117 - D296 - D35 - D46
SAINT-ESCOBILLE	462	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	9032	142	0	0	0	104	0	0	0	D449 - D97 - N20
SAINT-GERMAIN-LES-CORBEIL	7092	14	0	0	0	0	0	0	0	D33 - D448 - D947
SAINT-HILAIRE	367	0	0	0	0	0	0	0	0	D191
SAINT-JEAN-DE-BEAUREGARD	277	0	0	0	0	0	0	0	0	D35
SAINT-MAURICE-MONTCOURONNE	1626	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	20015	250	0	0	0	0	0	0	0	D133 - D46
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	8056	38	0	0	0	0	0	0	0	D446 - D947
SAINTRY-SUR-SEINE	5091	48	0	0	0	0	0	0	0	D446
SAINT-SULPLICE-DE-FAVIERES	324	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAINT-VRAIN	2762	0	0	0	0	0	0	0	0	D31
SAINT-YON	850	0	0	0	0	0	0	0	0	
SAULX-LES-CHARTREUX	4761	11	0	0	0	5	0	0	0	D118 - D118E - D217 - N20
SAVIGNY-SUR-ORGE	36889	2418	0	0	0	634	0	0	0	D25 - D257 - D167
SERMAISE	1643	0	0	0	0	0	0	0	0	
SOISY-SUR-ECOLE	1363	0	0	0	0	0	0	0	0	
SOISY-SUR-SEINE	7098	0	0	0	0	0	0	0	0	
SOUZY-LA-BRICHE	372	0	0	0	0	0	0	0	0	
TIGERY	2516	0	0	0	0	0	0	0	0	D33
TORFOU	272	0	0	0	0	0	0	0	0	
VALPUISEAUX	617	0	0	0	0	0	0	0	0	
VARENNES-JARCY	2382	0	0	0	0	0	0	0	0	
VAUGRIGNEUSE	1251	0	0	0	0	0	0	0	0	

Commune	Population Totale	Lden				Ln				Nom voie
		Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	Pop	Enseignement	Petite enfance et jeunesse	Sanitaire et social	
VAUHALLAN	1964	0	0	0	0	0	0	0	0	D36
VAYRES-SUR-ESSONNE	890	0	0	0	0	0	0	0	0	
VERRIERES-LE-BUISSON	15523	7	0	0	0	0	0	0	0	D60 - D63
VERT-LE-GRAND	2299	0	0	0	0	0	0	0	0	D26 - D31
VERT-LE-PETIT	2567	0	0	0	0	0	0	0	0	D26 - D31
VIDELLES	656	0	0	0	0	0	0	0	0	
VIGNEUX-SUR-SEINE	25221	151	0	0	0	0	0	0	0	D31 - D448
VILLABE	4835	0	0	0	0	0	0	0	0	D153 - D260
VILLEBON-SUR-YVETTE	9454	44	0	0	0	2	0	0	0	D118 - D118B3 - D118B4 - D118E - D188 - D218 - D59 - D591 - D988
VILLECONIN	725	0	0	0	0	0	0	0	0	
VILLEJUST	2184	32	0	0	0	0	0	0	0	D118 - D118B3 - D118B4 - D118B5 - D218 - D446 - D59
VILLEMORISSON-SUR-ORGE	6824	114	0	0	0	8	0	0	0	D117 - D257
VILLENEUVE-SUR-AUVERS	608	0	0	0	0	0	0	0	0	
VILLIERS-LE-BACLE	1161	10	0	0	0	0	0	0	0	D36 - D938
VILLIERS-SUR-ORGE	3895	23	0	0	0	4	0	0	0	D35
VIRY-CHATILLON	30462	1403	0	0	0	601	0	0	0	D29 - D310 - D445 - D931 - N7
WISSOUS	5189	0	0	0	0	0	0	0	0	D118 - D167 - D167A
YERRES	28674	625	1	0	0	105	0	0	0	D31 - D32 - D50 - D52 - D94 - D941
Total général	1191505	25206	1	3	3	9146	0	0	3	

ELEMENTS COMPARATIFS ENTRE LES DEUX PPBE

	PPBE	
	Échéance 2	Échéance 3
Nb communes impactées	81	110
Nb personnes au-dessus du seuil Lden	52390	25206
% personnes au-dessus du seuil Lden	4,60%	2,33%
Nb personnes au-dessus du seuil Ln	27980	9146
% personnes au-dessus du seuil Ln	2,5	0,85%
Nb ETS en dépassement de seuil Lden	51	8
Nb ETS en dépassement de seuil Ln	9	3

La CSB indique qu'il existe des secteurs en dépassement de seuil sur **110 communes en Essonne**, en ce qui concerne le bruit des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an.

Selon ce premier dénombrement, **25 206 personnes** (soit 2,33 de la population essonniennne) subissent des niveaux de bruit excessifs sur une période de 24h et **9146 personnes** (soit 0,85% de la population essonniennne) subissent des niveaux de bruit excessifs pendant la nuit [52 390 personnes sur 24h et 27 980 personnes la nuit étaient concernées dans le cadre du PPBE de plus de 6 millions de véhicules par an].

Cette diminution peut s'expliquer par le changement de modèle de calcul. L'échéance précédente a été produite avec la méthode NMPB96. Cette méthode prenait en compte un parc automobile datant des années 1980. Les niveaux sonores des véhicules étaient plus importants à cette époque. Pour la troisième échéance, la base de données d'émission des véhicules intégrée dans la méthode de calcul NMPB08 a été actualisée. Les niveaux sonores associés au parc de véhicules ont été mis à jour à la baisse. En conséquence, cette diminution du niveau d'émission impacte les statistiques d'exposition de la population.

LES BATIMENTS DEPARTEMENTAUX SUREXPOSES AU BRUIT

Le Conseil départemental de l'Essonne a étudié l'ensemble de son patrimoine bâti (soit 100 collèges et ses bâtiments départementaux, comme les centres de protection maternelle et infantile (PMI) ou les maisons départementales des solidarités (MDS), afin de recenser les bâtiments soumis à des dépassements de seuil de bruit routier (toutes les routes de plus de 3 millions de véhicules par an), de bruit ferroviaire (toutes les voies ferrées de plus de 60 000 trains par jour) ou de bruit aérien.

L'analyse des cartes de bruit fait ressortir 21 bâtiments, dont 7 collèges, en dépassement de seuil tous bruits confondus.

SITE	COMMUNE	CAT	Route	Route Dep	Air
PFS d'ATHIS-MONS	ATHIS-MONS	MDS	Route Lden et Ln	N7	Non
LES DINES CHIENS	CHILLY-MAZARIN	COLLEGES	Route Lden et Ln	Autres	ORLY
CENTRE DE PMI-PF	CORBEIL-ESSONNES	CPMI	Route Lden	N7	Non
LEOPOLD SEDAR SENGHOR - LES TARTERETS	CORBEIL-ESSONNES	COLLEGES	Route Lden et Ln	Autres	Non
PMI COURCOURONNES	COURCOURONNES	CPMI	Route Lden	Autres	Non
ACTIBURO 2	COURCOURONNES	AUTRES	Route Lden	Autres	Non
MDS - C.D.P.S. ETAMPES	ETAMPES	MDS	Route Lden et Ln	N20	Non
FUTURE ANNEXE IDEF	ETAMPES	AUTRES	Route Lden	D191	Non
PMI- PF EVRY AGORA	EVRY	CPMI	Route Lden	D91	Non

PMI GIF-SUR-YVETTE	GIF-SUR-YVETTE	CPMI	Route Lden	Autres	Non
MDS GRIGNY	GRIGNY	MDS	Route Lden et Ln	D310	Non
PMI IGNY	IGNY	CPMI	Route Lden	D444	Non
PMI DE JUVISY	JUVISY-SUR-ORGE	CPMI	Route Lden	Autres	Non
C.D.P.S. JUVISY	JUVISY-SUR-ORGE	CDPS	Route Lden	Autres	Non
PMI LES ULIS	LES ULIS	CPMI	Route Lden et Ln	Autres	ORLY
SEV - PARC DU BOIS CHALAND	LISSES	AUTRES	Route Lden et Ln	Autres	Non
GEORGES POMPIDOU	MONTGERON	COLLEGES	Route Lden	Autres	Non
PIERRE RONSARD	PARAY-VIEILLE-POSTE	COLLEGES	Route Lden	Autres	ORLY
PICASSO	SAULX-LES-CHARTREUX	COLLEGES	Non	Autres	ORLY
ROSA PARKS	VILLABE	COLLEGES	Route Lden	Autres	Non
GUILLAUME BUDE	YERRES	COLLEGES	Route Lden	D31	Non

Pour rappel, 11 bâtiments étaient concernés dans le précédent PPBE (tableau ci-dessous).

	Nom	Commune	Type de bruit	
Collèges	LES DINES CHIENS	CHILLY-MAZARIN	Avions	Orly
	PIERRE RONSARD	PARAY-VIEILLE-POSTE		
Autres bâtiments	SERVIVE DES ESPACES VERT DU BOIS CHALAND	LISSES	Routes	A6
	PMI VIGNEUX BLEROT	VIGNEUX-SUR-SEINE		RD448
	PMI SAVIGNY GRAND VAUX	SAVIGNY-SUR-ORGE		A6
	HANGAR DE STOCKAGE LA GRIBLETTEA GRIGNY (EX DDE)	VIRY-CHATILLON		RD445
	MUSEE DE LA PHOTO	BIEVRES		RD533
	MDS - CDPS	ETAMPES		RN20
	PMI	MORANGIS	Avions	Orly
	PMI	SAULX-LES-CHARTREUX		
	PMI NOYER RENARD	ATHIS-MONS		

Concernant la variabilité entre les établissements concernés par les nuisances entre les deux échéances de PPBE, les évolutions peuvent être liées aux :

- évolutions de trafic (pour les établissements concernés qui ne l'étaient pas précédemment)
- évolutions des mesures mises en place par les différents acteurs du territoire
- évolutions liées à la méthode de calcul (pour les établissements qui ne sont plus concernés).

3 collèges sont en dépassement de seuil pour le bruit aéroportuaire. Pour les collèges, 1 collège supplémentaire est donc recensé comme impacté par le bruit aéroportuaire (celui de Saulx-les-Chartreux). Une explication est difficile à fournir sur cette modification, le bruit aéroportuaire étant déjà présent sur cette commune lors du précédent PPBE.

Sources	CDPS	COLLEGES	CPMI	MDS	Total
Orly	0	3	1	0	4
Route Lden	1	6 (1)	7 (3)	3 (3)	20 (8)
Route Ln	0	2	1	3 (3)	7 (3)

() ETS impacté par une route départementale

Une localisation de ces bâtiments est présentée en annexe 5

OBJECTIFS DE REDUCTION DU BRUIT DANS LES ZONES EXPOSEES A UN BRUIT DEPASSANT LES VALEURS LIMITES

Le bruit est considéré par les Franciliens comme la première nuisance au domicile, en particulier le bruit dû à la circulation automobile. Il faut savoir que la source principale de bruit d'un véhicule varie en fonction de sa vitesse de circulation. En dessous de 50 km/h, c'est principalement le bruit du moteur que l'on entend. Au-delà, prédomine le bruit généré par le contact pneu / chaussée. Au total, l'émission sonore d'un véhicule dépend de sa vitesse, de l'allure de circulation (conduite fluide ou saccadée), de la pente et du revêtement de la chaussée.

Dans le cadre de ce projet de révision de PPBE, les 4 objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites sont réaffirmés :

1. Protéger le public, les collégiens et les agents départementaux

Dans un souci d'exemplarité, le Conseil départemental de l'Essonne souhaite réaliser des études complémentaires qui consisteront à analyser finement les bâtiments départementaux soumis à des dépassements de seuils, afin de protéger du bruit les occupants (public, collégiens et agents départementaux).

2. Poursuivre les aménagements prévus permettant de diminuer les nuisances sonores

Le Conseil départemental, au travers de sa politique en matière de déplacements, pourra mettre en œuvre des actions ayant un effet direct sur le bruit (mise en place notamment de protections acoustiques), ou ayant un effet indirect (incitation à utiliser d'autres modes de transport que le véhicule particulier).

3. Observer, communiquer et sensibiliser au bruit

La connaissance de l'environnement sonore, et, la sensibilisation au bruit et à ses effets néfastes sur la santé sera le troisième objectif poursuivi dans le cadre de ce projet de PPBE. Le Conseil départemental de l'Essonne poursuivra ses actions en matière d'évaluation, de sensibilisation, de communication et de surveillance, en particulier auprès des jeunes essonnais (collégiens).

4. Protéger les riverains dans les zones prioritaires

Les habitations surexposées au bruit issu de la RN7 et de la RN20 (linéaire de voirie de 23 km, dont 21 km correspondaient déjà à des sections de plus de 6 millions de véhicules par an) seront considérées dans le cadre des projets de réaménagement et de requalification d'envergure de ces infrastructures, anciennement infrastructures nationales. L'objectif du Département sera d'apporter une attention particulière et de suivre de façon précise les études acoustiques qui pourraient être menées dans ces deux programmes, afin de résoudre les situations de surexposition.

En ce qui concerne les habitations surexposées au bruit des autres routes départementales, les nouvelles démarches que pourra engager le Conseil départemental de l'Essonne se porteront essentiellement sur les zones de conflits prioritaires (34 km, dont 10 km correspondaient déjà à des sections de plus de 6 millions de véhicules par an). Une vigilance particulière sera apportée aux zones en projet d'aménagement, de requalification urbaine ou soumises à des opérations d'amélioration de l'habitat.

MESURES NE CONCERNANT PAS DIRECTEMENT LE DOMAINE DES TRANSPORTS

LES POLITIQUES DE PREVENTION DES NUISANCES SONORES

Le Département de l'Essonne s'est engagé, à travers quatre délibérations successives, dans une politique volontariste de prévention des nuisances sonores.

La première délibération a été adoptée par l'Assemblée départementale le **14 décembre 2000**, pour une période de 5 ans, et s'articulait autour des 4 axes suivants :

- inventorer les sources sonores et leurs impacts ;
- intégrer l'acoustique dans les projets des collectivités ;
- fédérer l'action départementale autour du bruit ;
- favoriser les coopérations entre les acteurs concernés et sensibiliser les Essonniens.

Cette politique a permis une meilleure prise en compte du bruit au niveau départemental. Les principales mesures ont été les suivantes : élaboration du classement sonore avec la Préfecture, prise en compte du bruit dans l'Agenda 21 départemental, subventions des véhicules peu bruyants, achat de sonomètres, soutien à la création de Bruitparif, mise en place et suivi des nuisances sonores dans le cadre des Assises d'Orly.

L'Assemblée départementale s'est engagée, par délibération du **26 mars 2007**, dans une seconde politique de prévention des nuisances sonores qui s'articule autour des 3 axes suivants :

- améliorer la connaissance de l'exposition au bruit dans l'environnement des Essonniens,
- participer à la prévention des nuisances sonores des infrastructures de transport,
- développer l'information et la sensibilisation du public et des services départementaux concernant le bruit dans l'environnement et ses effets sur la santé notamment.

Cette politique prévoyait un programme d'action sur 5 ans (2007-2011), comprenant des actions en maîtrise d'ouvrage et un programme d'aides financières aux collectivités qui s'appuyait sur le calendrier fixé par la directive européenne de 2002.

Les principales mesures de cette politique ont été de subventionner les collectivités en matière de cartes stratégiques de bruit, de réaliser une carte départementale du bruit et un PPBE, ainsi que de soutenir Bruitparif.

L'Assemblée départementale a voté le 24 juin 2013 le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de première échéance concernant les routes de compétence départementale de plus de 6 millions de véhicules par an.

Enfin, l'Assemblée départementale a voté le 14 décembre 2015 le Plan de prévention du bruit dans l'environnement de deuxième échéance concernant les routes de compétence départementale de plus de 3 millions de véhicules par an.

LES ETUDES EN MATIERE DE BRUIT

Le Conseil départemental de l'Essonne a entrepris ou suivi plusieurs études en matière de bruit ces vingt dernières années. Les plus importantes sont :

- Etude des nuisances sonores le long des couloirs aériens survolant l'Essonne en 2001 ;
- Suivi de l'étude acoustique menée par l'ONF dans le cadre de la Charte de la forêt de Sénart en 2003 ;
- Réalisation d'une cartographie du bruit au niveau départemental en 2007 ;
- Réalisation d'études dans le cadre des Assises d'Orly (étude bruit du CIDB en 2005) ;
- Production d'indicateurs sur le trafic et le bruit aérien sur le Pôle d'Orly depuis 2007 ;
- Suivi de l'étude SURVOL pilotée par le Préfet de Région, dont le volet Bruit réalisé par Bruitparif comporte la mise en place d'un réseau de mesure autour d'Orly depuis 2009 ;
- Participation et suivi de la cartographie régionale du bruit réalisée par Bruitparif.

LA PLANIFICATION URBAINE

Le Conseil départemental n'est pas compétent en matière de planification urbaine des territoires. Cependant, pour chaque projet de documents d'urbanisme (PLU, charte communale, SCOT), le Département étudie les rapports afin d'apporter aux collectivités l'essentiel, notamment sur la prise en compte des nuisances sonores dans les PLU et autre documents d'urbanisme.

Cet avis systématique intègre un rappel de la réglementation et des préconisations. L'objectif est que la collectivité prenne bien en compte la réglementation acoustique et mette en œuvre des solutions d'aménagement urbain évitant la création de zones de conflits.

Le Département a également mis en place depuis en 2013 des contrats de territoires avec les collectivités, devenus des « contrats de partenariat » depuis 2017 permettant de mieux orienter les financements publics. Ces contrats s'appuient sur des diagnostics et des enjeux partagés qui intègrent les problématiques de bruit et les zones de conflits identifiées dans le cadre de ce PPBE.

LES AMENAGEMENTS DES BATIMENTS ET DES EQUIPEMENTS

Dans le cadre de l'aménagement des bâtiments et des équipements départementaux, la Direction de la construction et de la maintenance des bâtiments réalise des actions ponctuelles d'amélioration du confort acoustique dans les locaux. Elle programme des travaux correctifs lorsqu'une situation non satisfaisante est signalée (amélioration de l'acoustique d'une salle de jeux à la crèche départementale, rénovation de la salle de restauration à l'IDEF ou de la salle de repas à la maison du Sud Essonne).

L'objectif principal est d'améliorer l'environnement sonore dans lequel travaillent ou évoluent les agents départementaux et les usagers des locaux.

LA SENSIBILISATION ET LA COMMUNICATION

Depuis 2002, le Département met à disposition des collectivités essonniennes deux sonomètres afin de réaliser des mesures de bruit dans l'environnement. Ces sonomètres sont empruntés principalement pour de la sensibilisation au bruit (2 roues, bruit routier) et parfois pour faire suite à des plaintes de riverains.

Le Conseil départemental est l'autorité qui autorise l'ouverture des établissements accueillant des enfants de moins de trois ans sur son territoire. Depuis 2007, pour chaque projet d'établissement sensible, le Département élabore un diagnostic sur les risques sanitaires environnementaux potentiels, dont le bruit, avec une partie de préconisations.

Enfin, la majeure partie des actions de communication en matière de bruit est réalisée en Ile-de-France par l'observatoire Bruitparif. Depuis 2005, le Conseil départemental soutient cette association à hauteur d'environ 20 000 € annuels.

A partir de l'année scolaire 2019-2020, il est prévu des formations aux enseignants à la mallette Kiwi, outil développé par Bruitparif pour sensibiliser les élèves aux risques liés au bruit.

GESTION DES DEPLACEMENTS

Le Département, au travers de sa politique en matière de déplacements, contribue activement à la réduction du bruit routier. Les actions développées peuvent avoir un effet direct sur le bruit, par la mise en place notamment de protections acoustiques, ou avoir un effet indirect, en incitant par exemple les Essonniers à utiliser d'autres modes de transport que le véhicule particulier.

1. La RN20

La RN20, transférée au Département en 2006, fait l'objet d'un programme de mise en place de protections acoustiques, sur les portions définies comme des points noirs bruit (P.N.B). Cela fait suite à un recensement départemental des P.N.B effectué en 1983, sur la base duquel a été établi un plan de rattrapage de ces zones.

Ce programme se décline en 3 chantiers :

- le premier réalisé en 2008 a concerné le secteur d'Etréchy : des écrans acoustiques ont été implantés sur un linéaire de 1 060 mètres et 7 habitations ont bénéficié d'isolations de façades (coût de l'opération : 3,360 M€ TTC) ;
- le second concerne Longjumeau, Ballainvilliers et Saulx-les-Chartreux. Les aménagements, réceptionnés en mai 2012, s'étendent sur un linéaire d'environ 1,5 km, avec la construction d'écrans acoustiques sur une longueur totale de 1 060 mètres et la mise en œuvre d'isolations de façade sur 14 pavillons et 2 bâtiments collectifs (coût de l'opération : 4 M€ TTC) ;
- le troisième concerne Arpajon, Egly et Ollainville. L'opération consiste à réaliser des écrans acoustiques sur une longueur de 3,5 km environ et des isolations de façades sur une trentaine de logements (coût de l'opération : 10 M€ TTC). Les écrans ont été réceptionnés en octobre 2014. Les travaux d'isolation de façades se sont achevés fin 2015.

2. L'opération A6 qualité

L'autoroute A 6, de conception ancienne mais supportant un trafic extrêmement important, constitue une source de nuisances importantes dans les zones traversées, notamment urbaines.

Ce constat a conduit l'État, la Région et le Département à mettre en œuvre une politique de réhabilitation environnementale de cette autoroute comportant 3 volets : la résorption des nuisances sonores de l'A 6, l'intégration paysagère et le traitement des eaux.

Le Département de l'Essonne a participé financièrement à plusieurs opérations concernant la protection contre le bruit de certaines zones particulièrement exposées. Ces protections acoustiques ont été réalisées sur les communes d'Épinay-sur-Orge, Longjumeau, Morangis, Morsang-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Viry-Chatillon et Wissous.

LES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE LA REDUCTION DU BRUIT DANS LA REALISATION DES GRANDS PROJETS

Tous les projets de création d'infrastructures nouvelles et de modification ou transformation significatives d'infrastructures existantes sont soumis au code de l'environnement, qui précise notamment par l'article L571-9 les modalités de prise en compte des nuisances sonores aux abords de ces projets.

Chacun de ces projets fait l'objet d'une étude d'impact dans laquelle figure une étude acoustique. Cette étude repose sur des mesures in situ, qui sont ensuite exploitées pour calculer les niveaux sonores attendus en façade des habitations une fois le projet réalisé.

L'étude acoustique permet de déterminer les mesures à déployer pour limiter les effets du projet en cas de dépassement de seuils réglementaires.

Parmi les aménagements réalisés, les mesures suivantes ont été mises en œuvre :

Nom de l'opération	Communes concernées	Type d'aménagement	Date de réalisation
Suppression du PN9	Ris- Orangis	Ecrans acoustiques et isolations de façades	2002
Déviations de Morangis	Chilly Mazarin	Buttes acoustiques	2003
Carrefour giratoire Gutenberg (RD59)	Champlan	Ecrans acoustiques	2005
Doublement de la RD19	Plessis- Pâté	Ecrans et buttes acoustiques	2007
Doublement de la RD19	Brétigny sur Orge	Enrobés et buttes acoustiques	2008
Doublement de la RD19	Guiberville / La Norville	Enrobés acoustiques	2009
Restructuration de la RD156	Massy	Enrobés acoustiques	2010 / 2011
SPTC Massy- Palaiseau (échangeur RD444 / liaison A10 – RD36)	Palaiseau	Isolations de façades	2012
Suppression du PN19 / Déviation de la RD153	Menecy	Ecran acoustique	2013
Contournement sud d'Orly 1 ^{ère} tranche / Barreau d'Athis	Athis- Mons	Butte acoustique	2013
	Etréchy, Longjumeau/Arpajon	Ecrans Acoustique	2018

LE RENOUVELLEMENT REGULIER DES COUCHES DE ROULEMENT

Le Département s'engage annuellement sur un programme de renforcement et de réhabilitation de chaussée. La conservation du réseau routier en bon état contribue au maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains.

L'APPROBATION DE SCHEMAS ET PLANS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

Si le réseau routier reste le support incontournable de nombreux déplacements individuels, le Conseil départemental est fortement engagé en faveur de la mobilité alternative. Son intervention s'inscrit dans le cadre de grands schémas, outils de référence et de pilotage définissant les stratégies à mettre en œuvre pour une meilleure lisibilité de l'action départementale.

1. La révision du Schéma Directeur de la Voirie Départementale (SDVD)

Le SDVD 2015 a été approuvé par l'Assemblée Départementale le 22 juin 2000. Il définissait la politique routière départementale à l'horizon 2015, avec des objectifs visant à l'amélioration de la sécurité routière, l'organisation des déplacements sur la voirie conciliant l'ensemble des modes de transport, préservant l'environnement, et assurant le développement économique et social de l'Essonne.

Les évolutions intervenues depuis ces dernières années (apparition de nouveaux référentiels externes ou internes au Département, transfert des Routes Nationales d'Intérêt Local., contraintes financières ...) ont appelé à une remise à niveau du document.

La révision du SDVD a constitué l'opportunité pour le Conseil départemental, de réexaminer, sous le couvert d'une démarche globale, structurée et partagée, ses principes d'intervention sur ses routes départementales et de refonder sa politique routière à horizon 2020.

Les 3 axes suivants ont été retenus pour structurer la politique routière :

- la conservation du patrimoine (entretien routier) ;
- la modernisation du réseau (aménagement ponctuels au bénéfice de la sécurité routière, de la desserte économique, optimisation de l'exploitation, ...) ;
- le développement du réseau (opérations neuves).

Le volet modernisation du réseau comprend la réhabilitation environnementale des routes départementales, notamment en matière de bruit.

Le SDVD 2020 a été approuvé le 30 septembre 2013.

2. La Convention d'Engagement Volontaire

En application des orientations du Grenelle de l'environnement, l'État et l'Assemblée des Départements de France, principaux maîtres d'ouvrage du secteur routier, ont signé avec les représentants de la maîtrise d'œuvre et des entreprises de travaux publics, le 25 mars 2009, la "Convention d'engagement volontaire des acteurs de conception, réalisation et maintenance des infrastructures routières, voirie et espace public urbain".

Le Conseil départemental de l'Essonne, engagé lui-même depuis 2003 dans un Agenda 21 institutionnel, depuis 2009 dans un Agenda 21 de territoire puis en 2010 dans un Plan Climat Energie Territorial qui a évolué vers un Schéma Départemental de Transition Energie Climat voté en Assemblée départementale le 27 mars 2017, est particulièrement soucieux de la prise en compte du développement durable et solidaire dans les opérations routières dont il est maître d'ouvrage. Parmi les actions concrètes mises en œuvre, le Département a initié une démarche « Route Durable » dans le cadre du projet de requalification de la RD 193 sur les communes d'Arpajon, Egly et Avrainville.

En application de l'engagement n° 9 de la convention nationale "Promotion auprès des acteurs concernés et déclinaison locale des engagements", le Département de l'Essonne et les acteurs locaux concernés ont décidé d'adapter à l'Essonne les grandes orientations de cette convention.

La convention ayant pour objectif la déclinaison locale aux routes départementales de l'Essonne a été signée par le Président du Conseil départemental et les professionnels des travaux publics routiers en mars 2011.

La mise en œuvre de cette convention a donné lieu à la constitution d'un comité de pilotage, qui a défini 3 groupes de travail chargés chacun d'un des 3 volets constitutifs du développement durable (sociétal, environnemental et économique).

3. Le Schéma Départemental des Déplacements (2010) et le Schéma cadre des mobilités (2017)

Approuvé par l'Assemblée Départementale le 27 septembre 2010, le **Schéma départemental des déplacements (SDD)** avait pour objet d'être l'outil de mise en œuvre et de pilotage de la politique du Département en matière de déplacements, à l'horizon 2020.

Il portait sur l'ensemble des modes de déplacements (voiture, transports collectifs, circulations douces, fer, voie d'eau) et s'intéressait aussi bien au transport des personnes que des marchandises.

Sa stratégie s'articulait autour de 4 grandes ambitions :

- inscrire l'Essonne dans la dynamique métropolitaine francilienne ;
- se déplacer plus facilement dans toute l'Essonne ;
- permettre à tous de se déplacer ;
- agir pour une mobilité préservant l'environnement, le climat et les ressources.

Cette 4^{ème} ambition intègre la maîtrise des nuisances sonores induites par le trafic routier et les infrastructures de transports.

Avec pour ambition d'améliorer davantage les déplacements des Essonnais et de prendre en compte tous les modes et tous les besoins, face aux grands enjeux de la mobilité à l'échelle nationale, régionale et locale, et suite aux propositions formulées lors des Assises de l'Essonne en 2015 et du Conseil économique, social et environnemental de l'Essonne (CESEE), le Département a donné une nouvelle impulsion à ses politiques relatives aux mobilités en adoptant, le 27 mars 2017, le **Schéma Cadre des Mobilités 2017-2021**.

Il confirme la nécessité d'améliorer l'offre de transport en lien avec un besoin de mobilité toujours plus prégnant tout en favorisant les dynamiques de mobilités innovantes offrant des alternatives à la voiture utilisée en solo.

Ce document donne notamment un cadre aux différents plans opérationnels qui en découlent (Plans Ecomobilité, Bus, vélo, Fret) afin de garantir une cohérence aux politiques sectorielles.

4. Le plan Bus

Le Plan bus de l'Essonne, adopté en même temps que le Schéma cadre des mobilités et le plan écomobilité, s'inscrit dans la nouvelle orientation définie par Ile-de-France Mobilités visant à rééquilibrer l'offre bus dans les zones aujourd'hui moins bien desservies en concertation avec les acteurs du territoire. Il a pour but, en particulier, d'améliorer la mobilité quotidienne des Essonnais, via un réseau de bus performant bénéficiant d'une meilleure visibilité : renforcement de l'offre, amélioration de l'attractivité et de la lisibilité, positionnement du Département comme ambassadeur et médiateur, et soutien au transport à la demande.

5. Le Plan Ecomobilité (2017)

L'Essonne est une mosaïque de territoires (urbains, périurbains, ruraux) et de mobilités où la voiture demeure encore le principal mode utilisé et est à l'origine de nombreux impacts tant climatiques, qu'environnementaux, sociaux ou économiques.

A ce constat, s'ajoutent :

- une raréfaction des ressources budgétaires pour développer massivement les transports en commun ;
- des disparités sur les modes utilisés en fonction des territoires. Aux dessertes et offres en transport en commun ferrés et en lignes bus des secteurs urbains du nord-est de l'Essonne s'oppose un maillage, et en conséquence, un usage beaucoup plus limité de ces modes dans les territoires ruraux confrontés à des problématiques techniques, économiques et la faiblesse de la densité de population.

Conscient de cette réalité et des enjeux que représente l'usage hypertrophié de la voiture individuelle, le Département s'est doté d'un **Plan Ecomobilité** depuis le 27 mars 2017 dont l'objectif est de proposer de nouveaux moyens pour réduire la dépendance à l'automobile, préserver la qualité de vie, limiter les consommations d'énergie et les émissions de CO₂, et ainsi développer d'autres modèles d'organisation de la mobilité.

Ce Plan Ecomobilité, élaboré en cohérence avec les enjeux du Schéma Départemental de la Transition Energie-Climat, répond à quatre ambitions : impulser et accompagner les dynamiques en faveur d'une mobilité alternative en Essonne au bénéfice de tous, favoriser l'accès aux sites départementaux par les modes doux et alternatifs à la voiture solo, améliorer la performance écologique des déplacements des agents, accompagner et mobiliser autour de la politique d'éco mobilité.

Les actions qui en découlent sont notamment relatives au développement :

Du covoiturage :

- Déploiement d'un réseau d'aires de covoiturage sur le territoire essonnien à proximité d'axes structurants et/ou de pôles d'échanges (82 places ont été réalisées sur 16 sites) ;
- Prise en charge par le Département des trajets domicile-travail/étude dans le cadre de l'opération « Le printemps du covoiturage » en partenariat avec Karos d'avril à juin 2017 ;
- Soutien de l'initiative d'autostop organisé "Rézo Pouce" dans le PNR du Gâtinais français, la Communauté de Communes du Pays de Limours et Cœur d'Essonne Agglomération.

De l'électromobilité :

- Déploiement d'une flotte captive de véhicules électriques en autopartage, en remplacement des véhicules thermiques ;
- Mise à disposition de vélos à assistance électrique pour les déplacements professionnels de ses agents.

6. Le Schéma directeur départemental des circulations douces (2003) et le Plan Vélo (2018)

Dans le cadre de son Agenda 21, le Conseil départemental a approuvé en 2003 le **Schéma directeur départemental des circulations douces (SDDCD)**, outil de planification et d'aménagement des liaisons douces sur le territoire départemental, à l'horizon 2015, complété en 2009 par une Charte départementale des circulations douces.

Ces deux documents traduisaient la volonté du Département de promouvoir les circulations douces, en assurant la multi modalité le long des routes départementales et en créant un réseau cyclable continu, confortable et lisible.

Le SDDCD a défini un réseau armature de 35 itinéraires, représentant 427 km, destinés à relier les différents pôles urbains de l'Essonne. Fin 2018, on comptait 271 km d'aménagements cyclables (pistes et bandes) réalisés sous maîtrise d'ouvrage départementale dans le cadre du SDDCD.

Afin de renforcer ses actions visant à favoriser le recours au vélo et de les intégrer dans une politique cyclable plus globale, le Département a adopté son **Plan Vélo** lors de l'Assemblée départementale du 28 mai 2018. La nouvelle stratégie départementale est tournée autour d'une ambition forte : mieux répondre aux besoins des usagers afin de donner toute sa place au vélo dans le champ de la mobilité. Ainsi, tout en poursuivant le développement des grands axes structurants et des itinéraires de loisirs et touristiques, la priorité est donnée aux déplacements du quotidien (domicile – travail / étude), en favorisant, notamment, la desserte des services et équipements publics, des stations multimodales et des principaux pôles d'emploi, ainsi qu'en œuvrant sur les questions de signalétique, de sécurisation et de stationnement.

Le Plan vélo s'articule autour de 5 objectifs stratégiques : aménager et développer le réseau cyclable pour les besoins réels des usagers, encourager le développement des services liés à la pratique du vélo, valoriser et promouvoir l'usage du vélo, encourager la mobilité active solidaire, élaborer une politique cyclable au service de la cohérence des territoires.

Décliné en 13 fiches actions, le plan vélo prévoit entre autres :

- La mise à disposition d'un dispositif de financement et d'une assistance à maîtrise d'ouvrage pour faciliter la réalisation des projets cyclables des collectivités ;
- La définition un nouveau réseau structurant à l'échelle départementale et la réalisation de nouveaux aménagements cyclables ;
- La mise en œuvre d'une nouvelle politique d'entretien courant dédiée au réseau cyclable ;
- Le déploiement de l'offre de stationnement pour faciliter l'accès aux services et équipements publics ;
- Le développement d'un outil numérique de calculateur d'itinéraires et d'informations au service des usagers et de la gestion patrimoniale ;
- La mise en place de l'indemnité kilométrique vélo pour les agents départementaux.

7. Le Plan de déplacement des agents (PDA)

Le Département est l'un des plus grands employeurs de l'Essonne et a souhaité développer une politique volontariste dans le domaine de l'écomobilité pour laquelle il a approuvé son propre Plan de déplacement des agents (PDA) en 2009.

L'objectif principal du PDA est de diminuer les émissions de gaz à effet de serre provoqué par les déplacements. Il s'agit, aux fins de promouvoir la démarche Plan de déplacement entreprise (PDE) et PDA auprès des acteurs économiques du département, d'adopter un comportement exemplaire en matière de déplacement des agents départementaux, c'est-à-dire de diminuer autant que possible les déplacements de personnes seules en véhicules particuliers ainsi que l'accidentologie aussi bien pour le domicile-travail que pour les déplacements liés aux activités professionnelles.

De nombreuses actions ont été entreprises dont les principales sont citées, ci-dessous :

- Des actions de sensibilisation des agents aux enjeux environnementaux et à la sécurité routière liés aux déplacements
- Un guide des déplacements récapitulant les bonnes pratiques et donnant des conseils et des numéros utiles en cas d'incident a été mis au point en 2009 pour tous les agents départementaux qui se déplacent dans le cadre professionnel ou privé.
- L'organisation du covoiturage : un site Internet www.covoiturage.essonne.fr permettait de mettre en relation les candidats au covoiturage. Ce service, gratuit, ouvert en 2005 aux agents, puis en 2008 à tous les Essonnais, n'est à présent plus disponible.
- Des fiches d'accessibilité pour l'ensemble des sites départementaux indiquant les meilleurs moyens pour venir en transport en commun, en vélo, à pied ou en voiture ainsi que les facilités offertes aux personnes à mobilité réduite.
- Le développement d'une centrale de mobilité départementale MOBILESSONNE en 2013, site internet regroupant l'ensemble des informations facilitant les déplacements des essonnais et permettant notamment de trouver le meilleur itinéraire alternatif à l'automobile. Cette centrale n'est actuellement plus active.

8. Le Plan d'actions pour un transport durable des marchandises en Essonne (2012) - PATDME

Le **Plan d'actions pour un transport durable des marchandises en Essonne (PATDME)** s'inscrit dans le cadre des politiques départementales notamment fédérées dans le SDD. Cette démarche participe aux objectifs de l'Agenda 21 et du plan climat énergie territorial en proposant des orientations plus durables pour le transport de marchandises en Essonne (favoriser le report modal pour un transport durable des biens, rationaliser la desserte routière, etc.).

Le transport de marchandises participe directement au développement économique et à la cohésion des territoires. Il intervient dans tous les aspects de la vie en société : déplacements, activités et entreprises, conditions de concurrence internationale, organisation urbaine, aménagement du territoire, santé publique ou encore comportements des consommateurs.

Toutefois, ce dernier doit faire face à une contradiction permanente entre une société de consommation exigeante et une société soucieuse des nuisances générées et du respect de l'environnement. Le transport de marchandises est en effet vecteur de pollutions, d'engorgements des axes routiers et d'insécurité. A ce titre, il constitue un enjeu environnemental et social non négligeable.

C'est pourquoi le Département de l'Essonne, qui bénéficie d'un positionnement logistique attractif, a décidé d'élaborer le PATDME. Celui-ci a été approuvé le 02 avril 2012.

LE DEVELOPPEMENT D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN

1. La création de Sites propres de transports en Commun (SPTC)

Toujours dans la perspective d'offrir des alternatives à l'usage de la voiture particulière notamment dans les zones denses, le Département a souhaité développer des lignes de bus en sites propres, pouvant accueillir des bus à haut niveau de service. Les liaisons à renforcer concernent les pôles de Massy – Saclay, Orly et Evry-Courcouronnes – Corbeil-Essonnes

- SPTC Massy – Palaiseau

Au cours de ces dix dernières années, le Département de l'Essonne a assuré la maîtrise d'ouvrage du SPTC Massy – Palaiseau (sauf pour les parties du projet concernant les voiries nationales qui se sont déroulées sous maîtrise d'ouvrage de l'Etat). Sa mise en service est intervenue au printemps 2009.

Ce site propre s'accompagne d'une liaison douce structurante offrant ainsi aux piétons et aux cyclistes, un mode de déplacement complémentaire, contribuant à améliorer encore l'irrigation des territoires urbains traversés, la desserte des équipements locaux et l'offre de solutions alternatives à la voiture.

Le SPTC reliant Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines est une liaison structurante reliant les pôles économiques de Massy, Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines. Il est inscrit au Schéma Directeur de la Région Ile-de-France approuvé par décret n°2013-1241 du 27 décembre 2013 et au Plan de Déplacements Urbains d'Ile-de-France approuvé par la Région le 19 juin 2014.

Cette infrastructure est destinée à terme à faciliter les déplacements de banlieue à banlieue, en transports en commun dans les départements de l'Essonne et des Yvelines. Elle reliera la gare RER B/C de Massy - Palaiseau à la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines. Elle a notamment pour vocation de desservir le plateau de Saclay et l'université Paris-Saclay.

Le site propre permet une meilleure lisibilité, une régularité et un confort pour les offres de transport. Outre l'amélioration de la qualité de service de la ligne (amplitude horaire élargie, augmentation de la fréquence...), il consolide le fonctionnement global du système de transport avec des correspondances avec le RER et dans le futur la ligne 18 du GPE.

Il s'accompagne d'une liaison douce structurante offrant ainsi aux piétons et aux cyclistes, un mode de déplacement complémentaire, contribuant à améliorer encore l'irrigation des territoires urbains traversés, la desserte des équipements locaux et l'offre de solutions alternatives à la voiture.

En Essonne, 2 sections sont déjà réalisées avec une forte implication du Département :

- Massy / Ecole Polytechnique : d'un linéaire de 6 250 m et desservant 8 stations, ce tronçon a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage départementale et mis en service en avril 2009, mobilisant les financements du Contrat de Plan Etat-Région 2000-2006
- Ecole Polytechnique / Saclay : d'un linéaire de 6 700 m et desservant 12 stations, ce tronçon a été mis en service partiellement en avril 2016 et complètement en octobre 2016. Le projet a été réalisé sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, mobilisant divers dispositifs, accompagné financièrement par le Département de l'Essonne.

- TZen 1 Sénart- Corbeil- Essonnes

La liaison entre Sénart et Corbeil-Essonnes a pour point de départ la gare routière de Lieusaint-Moissy et rejoint la gare RER de Corbeil-Essonnes. Il dessert notamment le Carré Sénart, la ZAC de Saint-Pierre-du-Perray et la ZA de l'Apport Paris à Corbeil-Essonnes.

Son tracé concerne 4 communes : Lieusaint, Saint-Pierre-du-Perray, Saint-Germain-lès-Corbeil et Corbeil-Essonnes. Il bénéficie d'un site propre entre de la gare de Lieusaint-Moissy RER et Saint-Germain-lès-Corbeil (Pointe Ringale, sur la RD 33), l'exploitation se prolongeant en mode banalisé jusqu'à Corbeil-Essonnes (gare RER D). Il a été mis en service en juillet 2011.

Le Département participe au financement de cette opération sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 prorogé sur 2014.

2. La création de pôles d'échanges

- La gare autoroutière de Briis-sous-Forges

Cet équipement est profondément novateur dans sa manière d'envisager les modalités concrètes du report modal (passage du mode de transport par voiture particulière à un autre mode de transport, notamment collectif) et de la priorité au développement des transports collectifs. Il comporte une gare routière, point de rabattement du réseau local de transport collectif et d'un futur service de transport à la demande, ainsi qu'un parking-relais où les usagers peuvent laisser leurs véhicules particuliers avant d'emprunter les lignes départementales.

Un cheminement piéton relie cet ensemble à deux aires d'arrêt pour autocars, situées sur le domaine public autoroutier concédé, mais bien évidemment séparées de l'autoroute. Ils permettent l'accès aux deux quais autoroutiers.

Cette opération a été réalisée sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental de l'Essonne pour les travaux de création du parking de rabattement initial, de l'accès aux quais autoroutiers, ainsi que pour l'aménagement du carrefour RD 131 / RD 152. La réalisation du site propre et des arrêts de bus sur l'A10 s'est déroulée sous la maîtrise d'ouvrage de COFIROUTE. La Communauté de Communes du Pays de Limours a quant à elle assurée la maîtrise d'ouvrage de l'espace d'attente.

La mise en service de la gare autoroutière a eu lieu en juin 2006. Cet équipement ayant connu un très fort succès, le parking, prévu à l'origine pour 123 places, a été agrandi en 2007 de 117 places puis en 2014 de 130 places ; ce qui porte sa capacité à 370 places. Depuis 2017, la gare autoroutière bénéficie de la voie réservée aux bus sur l'A10, en direction de Paris. Sur un linéaire de 3,3 km, depuis la bretelle d'accès de la RD118 jusqu'au carrefour giratoire donnant accès à la gare Massy-Palaiseau, cette voie permet des réductions de temps de parcours allant jusqu'à 25min en période de congestion.

La gare a accueilli 325 000 voyageurs en 2014.

- Le Pôle multimodal de Massy

Le site de Massy comprend les gares du RER B, du RER C, la gare du TGV et trois gares routières. Il constitue un important complexe de desserte et une plate-forme d'échange, fréquenté quotidiennement par 47 000 voyageurs. Le projet a porté sur la restructuration des installations existantes des deux gares du RER et des gares routières, avec la création de deux zones d'échanges, situées de part et d'autre des voies ferrées, reliées par une nouvelle passerelle mécanisée ("le lien"), à caractère public.

L'opération a été conduite parallèlement à la création d'importantes ZAC sur le territoire de la commune (2 000 logements prévus jusqu'en 2020), ainsi que d'un parc relais et de la restructuration de la RD156.

L'opération répond aux objectifs suivants :

- faciliter les échanges intermodaux ;
- répondre à la demande de déplacement ;
- améliorer l'accueil et la sécurité ;

- assurer la compatibilité avec les grands projets de développement figurant au SDRIF ;
 - ✓ le réseau du Grand Paris Express (ligne 18)
 - ✓ le T12 Express (tram-train) reliant Evry-Courcouronnes à Massy ;
 - ✓ le transport collectif en site propre entre Saint-Quentin-en Yvelines et Orly ;
 - ✓ l'augmentation de la fréquence des dessertes sur le RER C Paris-Massy via Choisy-le-Roi.
- améliorer les échanges entre les quartiers de la ville de Massy séparés par les faisceaux ferroviaires.

Le pôle de Massy a été mis en service le 31 mai 2012 avec l'ouverture de la nouvelle passerelle.

Des travaux relatifs au maintien de l'ancienne passerelle ont également été réalisés. En effet, la ville de Massy a demandé le maintien de l'ancienne passerelle pour assurer la continuité des traversées inter-quartiers après la fermeture des accès aux RER du nouveau lien. Cette demande est notamment liée au fait que la nouvelle passerelle n'est pas prévue pour être ouverte la nuit.

Le Département de l'Essonne a participé au financement de ce pôle sur la base du Contrat de Plan 2000-2006 et du Contrat de Projets 2007-2013 prorogé sur 2014.

MESURES DANS LES BATIMENTS DEPARTEMENTAUX

Le Conseil départemental de l'Essonne s'est fixé une priorité en matière d'exemplarité dans son patrimoine immobilier et la rénovation acoustique, couplée à la rénovation thermique de son parc immobilier, en fait donc partie.

Une des mesures proposées dans ce PPBE est de mettre à disposition les données bruits essentielles lors de la construction ou de la réhabilitation d'un bâtiment de propriété départementale.

Cette prise en compte des nuisances sonores au préalable permettra de mieux optimiser l'agencement du bâtiment notamment.

Le Département de l'Essonne dispose de deux schémas directeurs, pilotés par la Direction de la Construction et de la Maintenance des Bâtiments du Conseil départemental de l'Essonne, qui peuvent intégrer la prise en compte de l'acoustique dans les bâtiments départementaux :

1. Le Schéma directeur de l'Immobilier (SDI)

Voté par l'Assemblée départementale le 21 mai 2012, le SDI fixe les grandes orientations et les principes généraux de la stratégie immobilière pour l'ensemble du patrimoine bâti, hors collèges, toute nature confondue. Il place l'usager et le personnel au centre de la démarche. Le SDI identifie les priorités ou les plans d'actions à court terme dans une logique à plus long terme comprenant 3 axes : patrimoine, maîtrise d'ouvrage et maintenance. A court terme, l'accent est mis sur le secteur social.

Les travaux nécessaires de corrections acoustiques pourront être programmés dans le cadre du Schéma directeur de l'Immobilier (SDI).

2. Le Schéma Directeur Energie (SDE)

Après avoir voté un schéma directeur de l'énergie en 2014, le Conseil départemental a adopté le Schéma départemental de l'Energie 2017-2021. Pilier essentiel de la Transition Energie Climat du Département, il décline les différents volets de la stratégie de gestion du patrimoine bâti départemental, à savoir le Plan Pluri-annuel d'Investissement et le Schéma Directeur immobilier des Collèges. Portant sur l'ensemble des sites départementaux dont les 100 collèges, il vise, tout en tenant compte de la capacité d'investissement de la collectivité, à réduire les émissions de GES du parc bâti départemental, en cohérence avec le cadre législatif national ambitieux. Construit autour de 6 axes stratégiques, son plan d'action volontariste vise à réduire d'ici 2021 de 15% la consommation d'énergie finale, d'atteindre 30% d'énergies renouvelables et de récupération dans la consommation énergétique et de réduire de 15% les émissions de gaz à effet de serre des bâtiments et collèges. Ainsi, de nombreux leviers sont désormais activés pour réduire les consommations d'énergie comme la sensibilisation des usagers, l'optimisation des contrats de maintenance et d'exploitation, l'optimisation des contrats d'achats d'énergie, le recours aux énergies renouvelables, les travaux de rénovation énergétique des bâtiments...

MESURES EN MATIERE DE TRAVAUX D'INFRASTRUCTURES ET DE POLITIQUE DE DEPLACEMENTS

Le Conseil départemental de l'Essonne programme et intervient depuis des années sur les infrastructures et les modes de déplacement. Par ce biais, certains programmes dans les 5 ans à venir vont œuvrer à la diminution des nuisances sonores en Essonne.

LES MESURES COMPENSATOIRES EN FAVEUR DE LA REDUCTION DU BRUIT DANS LA REALISATION DES GRANDS PROJETS D'INFRASTRUCTURES

Les opérations suivantes, parmi les projets dont la réalisation est prévue dans les 5 ans à venir, feront l'objet de mesures compensatoires définies lors de l'étude d'impact :

- RN118 / RD 118 / RD35 – RD446 – réaménagement du Ring des Ulis : mise en place d'écrans acoustiques
- RD31 – déviation d'Itteville : mise en place de buttes paysagères acoustiques
- RD 118 – déviation de Paray-Vieille-Poste : mise en place d'écrans acoustiques
- RD36 – réaménagement en infrastructure multimodales entre Palaiseau et Chateaufort-en-Yvelines : mise en place d'écrans acoustiques et de protection de façade sur certains immeubles.

LE RENOUVELLEMENT REGULIER DES COUCHES DE ROULEMENT

Le Département s'engagera annuellement sur un programme de renforcement et de réhabilitation de chaussée. La conservation du réseau routier en bon état contribue au maintien d'un environnement sonore satisfaisant pour les riverains.

LA POURSUITE DES SCHEMAS ET PLANS EN MATIERE DE DEPLACEMENTS

1. Le plan fret

La tendance à la fragmentation des flux logistiques est de plus en plus forte, du fait notamment des nouveaux modes de consommation (e-commerce), des nouvelles pratiques de commercialisation (multi-canal) liées aux nouvelles technologies numériques, en parallèle de l'accélération et de l'optimisation continue de la « supply chain ».

L'évolution rapide du secteur de la logistique et l'importance de ses impacts, notamment environnementaux, nécessite d'accompagner son développement, ses acteurs et les territoires sur lesquels elle s'exerce car la logistique n'a jamais été aussi dynamique.

C'est pourquoi le Département souhaite adopter une approche renouvelée des enjeux des transports et de la logistique, en mettant davantage l'accent sur la mise en œuvre d'actions innovantes et de petites actions réalisables sur le court terme.

L'adoption d'un Plan Fret est donc prévu au 1^{er} trimestre 2020 avec pour ambition de rationaliser l'organisation des flux de marchandises.

2. La révision du PDA : Le Plan de Mobilité

Le Plan de Mobilité (anciennement nommé « Plan de Déplacement ») est un ensemble de mesures qui vise à optimiser l'efficacité des déplacements des salariés/agents d'une entreprise/administration, pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, de polluants atmosphérique et réduire le trafic routier.

Le Plan de protection de l'atmosphère (PPA) d'Ile-de-France, approuvé par arrêté inter-préfectoral du 31 janvier 2018, rend obligatoire la réalisation d'un Plan de Mobilité (PDM) aux personnes morales de droit public regroupant au moins cent travailleurs sur un même site, à compter du 1^{er} janvier 2019.

Selon l'enquête mobilité réalisée auprès des agents départementaux essonniers à l'été 2016, la voiture individuelle est utilisée par 82% d'entre eux pour leurs trajets domicile-travail, et par 53% pour leurs déplacements professionnels. Par ailleurs, plus de la moitié des agents réside à moins de 10 kilomètres de leur lieu de travail et 24% à moins de 5 kilomètres. Des solutions doivent donc être proposées afin de favoriser l'usage de modes alternatifs à la voiture particulière.

Afin de répondre à l'obligation du PPA d'Ile-de-France et de renforcer les actions déjà mises en œuvre, le Département a prévu l'adoption d'un Plan de Mobilité multi-sites à destination de l'ensemble des agents départementaux au 1^{er} trimestre 2020.

3. La poursuite de la mise en œuvre du Plan Ecomobilité et du Plan vélo

La mise en œuvre du Plan Ecomobilité et du Plan Vélo va se poursuivre dans les 5 années à venir au travers de :

- La poursuite du développement des aires de covoiturages et des services offerts aux cyclistes (stationnement, ateliers-réparation, vélo-école) ;
- La mise en place de solutions innovantes en matière de covoiturage (ligne de covoiturage, covoiturage dédié à l'évènementiel, ...)
- Une programmation ambitieuse en matière de réalisation de nouveaux projets, de résorption des discontinuités, de réhabilitation et d'entretien des aménagements cyclables ;
- Un soutien au développement des véhicules partagés autonomes ;
- Le développement des infrastructures nécessaires à la recharge des véhicules utilisant des énergies renouvelables alternatives aux hydrocarbures (électrique, bioGNV, hydrogène).

4. La Convention d'engagement volontaire

La poursuite de la convention d'engagement volontaire, au travers de la constitution d'un comité de pilotage et de 3 groupes de travail devrait permettre de définir dans les 5 ans qui viennent une démarche « route durable » appliquée aux routes du département de l'Essonne.

LE DEVELOPPEMENT DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS EN COMMUN

1. La création de Sites Propres de Transports en Commun (SPTC)

Dans la perspective d'offrir des alternatives à l'usage de la voiture particulière notamment dans les zones denses, le Département a souhaité développer des lignes de bus en sites propres, pouvant accueillir des bus à haut niveau de service. Compte tenu des besoins en termes d'attractivité et de desserte, les liaisons à renforcer concernent les pôles de Massy – Saclay, Orly et Evry-Courcouronnes – Corbeil-Essonnes.

Ces projets s'accompagnent systématiquement d'une réflexion multimodale et intermodale avec l'intégration des besoins en circulations douces.

- Le Tramway Villejuif – Athis- Mons – Juvisy-sur-Orge

Le tramway Villejuif – Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge participe à la constitution d'un réseau maillé de transports collectifs en site propre. L'objectif est de favoriser l'utilisation des transports collectifs sur l'axe RN

7 régulièrement saturé, de desservir les zones d'emplois d'Orly, de Rungis et de Thiais et de donner une dimension urbaine à la RN 7 sur la section concernée par le tramway.

Le projet a été phasé en deux parties : Villejuif – Athis-Mons puis Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge.

La mise en service de la phase Villejuif- Athis- Mons est intervenue en novembre 2013.

La section Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge a été déclarée d'utilité publique le 27 novembre 2013. A ce jour, la mise en service est prévue pour 2021, date à actualiser dans le cadre des études de projet.

- Le T 12 Express (tram- Train Massy / Evry-Courcouronnes)

Le projet de T12 Express permet des raccordements avec le réseau ferré francilien existant au niveau des gares RER de Massy- Palaiseau, d'Epinay-sur-Orge et d'Evry- Courcouronnes.

Le tracé retenu présente une longueur d'environ 20,1 km. Celui-ci se divise en 2 grandes parties, la section Massy- Epinay sur les voies existantes de la Grande Ceinture (actuellement utilisées par une branche du RER C) d'une longueur de 10 km, et la section Epinay- Evry-Courcouronnes de voies nouvelles en milieu urbain d'une longueur de 10,1 km.

Le projet offrira des correspondances diverses en gare de Massy- Palaiseau avec la ligne 18 du réseau du grand Paris Express, les futurs projets de transports en commun en site propre en projet dans l'aire d'étude dont la liaison Massy- Orly, la liaison du plateau de Saclay jusqu'à Saint Quentin-en-Yvelines en cours d'aménagement et la ligne TZen 4 entre Viry-Chatillon La-Treille et Corbeil-Essonnes.

Après l'approbation du schéma de principe et du dossier d'enquête publique, le projet a été déclaré d'utilité publique le 22 août 2013. Les travaux sont en cours depuis 2017 avec une fin prévisionnelle en 2021.

Le Département accompagne cette opération au titre du contrat de plan Etat-Région 2015 – 2020.

Le prolongement du T12 Express entre Massy et Versailles a également été étudié à un stade préliminaire. Il doit permettre de créer une offre performante en rocade en remplacement du RER C et de relier 3 bassins d'emplois majeurs du sud francilien.

- TZen 4 (Ligne 402)

La ligne 402 est la ligne de transport en commun routier la plus importante du département et de la grande couronne. Malgré une bonne qualité d'offre de transport (amplitude horaire importante, fréquence élevée), la ligne 402 connaît des problèmes récurrents de surcharge en heure de pointe et d'irrégularité dus à la longueur de la ligne.

Le projet vise à réaliser un bus à haut niveau de service (BHNS) tout en garantissant l'évolution vers un mode tramway à plus long terme entre Viry-Chatillon « La Treille » et la gare RER de Corbeil-Essonnes et à plus long terme Le Coudray-Montceaux.

Le projet a été déclaré d'utilité publique le 8 décembre 2016 avec pour perspective une mise en service à l'horizon 2021. Des sections ont toutefois été réalisées en avance de phase dans le cadre de projets de requalification urbaine.

Le Département accompagne cette opération au titre du contrat de plan Etat-Région 2015 – 2020.

- SPTC Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines

Une 3^{ème} section est actuellement en cours de réalisation dans le cadre des travaux du Christ de Saclay, sous maîtrise d'ouvrage départementale. Elle permet de relier la gare routière de Saclay à l'arrêt à l'entrée nord du CEA. Elle mobilise les financements de l'Etat et du Département de l'Essonne.

Des études viennent d'être engagées pour compléter la mise en site propre au niveau de l'école Polytechnique sur le plateau de Corbeville où les bus empruntent un trajet en mode banalisé, sans bénéficier de la régularité permise par un parcours en voie dédiée. Réalisées sous maîtrise d'ouvrage d'Ile-de-France Mobilités, elles sont accompagnées financièrement par le Département de l'Essonne, sur la base du contrat de plan Etat Région 2015-2020.

Le tronçon entre le Christ de Saclay et Châteaufort est pris en compte dans le cadre du projet départemental de réaménagement de la RD 36. Les travaux ont débutés en 2018 sur la section Christ de Saclay / Villiers le Bâcle.

2. La création de pôles d'échanges

○ Le Pôle multimodal de Massy

Le pôle de Massy a été mis en service le 31 mai 2012 avec l'ouverture de la nouvelle passerelle.

Si l'ancienne passerelle a été réhabilitée sous maîtrise d'ouvrage de la SNCF Réseau à la demande de la commune de Massy, des travaux restent à réaliser sur le périmètre RATP.

○ Le Grand Pôle Intermodal de Juvisy-sur-Orge

La gare de Juvisy-sur-Orge est enserrée dans un tissu urbain dense de centre-ville. Elle comporte trois gares routières et est desservie par deux branches du RER (lignes C et D), qui contribuent à l'éclatement de la ville en trois quartiers différents.

Le projet du pôle vise à mieux répondre aux besoins des voyageurs en termes d'amélioration de l'intermodalité, d'accessibilité et de confort, mais également à des objectifs de lisibilité des accès et d'insertion urbaine de la gare dans le site, en cohérence avec la volonté de la commune de limiter le trafic de transit automobile dans le centre-ville. Par ailleurs, l'opération vise à réhabiliter le pont routier situé au-dessus des voies ferrées (et des quais), qui est apparu fortement dégradé, et présentant à court terme des risques pour les usagers.

Le projet du pôle s'articule notamment avec le prolongement du Tramway T7 Villejuif – Athis-Mons jusqu'à la gare de Juvisy-sur-Orge.

La maîtrise d'ouvrage du projet est assurée par le Conseil départemental de l'Essonne, la SNCF Réseau et la SNCF Mobilités pour les éléments de programme qui les concernent. La SNCF Mobilités est également coordinateur des maîtrises d'ouvrage. Les travaux sont en cours. La mise en service complète du pôle est attendue pour mi 2020 avec des mises en service partielles dès que possible.

LES PROJETS A L'ETUDE

Plusieurs projets d'infrastructures de transport sont en cours d'étude. Leur réalisation interviendra après 2019.

Parmi ces opérations, certaines auront un impact positif sur le bruit routier :

- l'implantation de stations multimodales sur la RN20/RD19 ainsi que sur l'axe A6/RD1948,
- l'implantation d'un SPTC sur la RN20 entre Massy et Arpajon sud,
- l'achèvement de la liaison SPTC Massy / Saint-Quentin-en-Yvelines,
- l'implantation d'un SPTC sur la RN7 entre Orly et Evry-Courcouronnes / Corbeil-Essonnes,

MESURES DE PREVENTION, DE COMMUNICATION, D'INFORMATION ET DE SENSIBILISATION

LE SOUTIEN A L'OBSERVATOIRE BRUITPARIF POUR SES MISSIONS D'AMELIORATION DES CONNAISSANCES SUR LE BRUIT, DE SENSIBILISATION ET D'INFORMATION

L'association Bruitparif a été créée en 2005 par le Conseil Régional et le démarrage de son activité a coïncidé avec les 5 années de la politique départementale de prévention des nuisances sonores. Le Conseil départemental de l'Essonne soutien le fonctionnement de cette association depuis son démarrage.

Bruitparif est devenu un acteur incontournable des politiques publiques en matière de bruit en Ile-de-France.

Les trois missions principales de cet observatoire sont :

- **De mesurer et d'évaluer l'environnement sonore francilien** (réseau de surveillance, laboratoire d'exploitation et d'analyse du bruit, recherche et développement).

En Essonne, cinq stations de mesure du bruit routier sont déployées. On les retrouve sur :

- o Ris-Orangis et un Sonopode a été implanté à Limours pour le suivi du bruit des aéronefs en provenance ou à destination de Paris-Orly.
- o Villabé (bruit routier, A6) depuis 2012
- o Villiers-le-Bâcle (bruit aérien de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, depuis 2015)
- o Yerres (bruit aérien, Orly) depuis 2017
- o Champlan (bruit aérien, Orly) depuis 2018
- o La station de Ris-Orangis n'est plus exploitée depuis 2018.

Toutes ces stations sont en ligne sur la plateforme Rumeur (<https://rumeur.bruitparif.fr/>) et les résultats produits dans le cadre de l'étude Survol font l'objet d'une plateforme spécifique (<https://survol.bruitparif.fr/>)

Bruitparif participe également à l'étude SURVOL concernant l'impact santé-environnement du trafic aérien des trois principales plateformes en Ile-de-France, dont Orly. Ses interventions répondent aux attentes des associations et des riverains.

- **D'accompagner les politiques publiques** (application de la directive européenne 2002/49/CE sur le bruit dans l'environnement, Forum des Acteurs franciliens pour une meilleure gestion de l'environnement sonore).

Bruitparif a accompagné les collectivités dès 2007 dans leurs projets de carte de bruit et de plan d'actions : une aide technique et de mise en réseau très demandée par les porteurs de projets. L'association a permis également un échange de savoir important et la création d'un réseau d'acteurs à travers l'organisation de différents colloques auxquels le Département assiste régulièrement.

En 2016, le Conseil départemental et Bruitparif ont signé une convention de mise à disposition réciproque de données d'information géographique avec les documentations associées. Ces échanges permettent d'alimenter la cartographie régionale du bruit et la connaissance des nuisances sonores en Essonne.

Le partenariat du Département de l'Essonne avec Bruitparif a aussi permis la réalisation de la cartographie comparative entre les CSB de 2^{ème} et 3^{ème} échéances pour la révision du présent PPBE.

- **De sensibiliser les Franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore et aux risques liés notamment à l'écoute des musiques amplifiées.**

Bruitparif intervient régulièrement dans les lycées, dans ses locaux ou dans les manifestations organisées par les collectivités afin de sensibiliser notamment les jeunes aux risques liés à l'écoute des musiques amplifiées, mais également pour sensibiliser les franciliens à l'importance de la qualité de l'environnement sonore.

Pour le moment, le Département de l'Essonne a sollicité l'association dans le cadre d'une randonnée acoustique, ainsi que dans le cadre d'une conférence, le 28 janvier 2018, sur l'environnement sonore au domaine de Montauger, mais ce volet sensibilisation des jeunes pourrait être plus utilisé sur le territoire de l'Essonne, notamment dans les collèges.

Le Conseil départemental de l'Essonne maintiendra sa participation à l'activité de Bruitparif qui est devenu un acteur incontournable et reconnu en Ile-de-France, au même titre qu'Airparif.

LE TRAVAIL COLLABORATIF AVEC LA DDT91

Le Conseil départemental et la Direction départementale des territoires DDT de l'Essonne travaillent conjointement sur la thématique du bruit des transports terrestres sur le département de l'Essonne.

Les services du Conseil départemental ont travaillé avec les services de la Préfecture sur l'élaboration du classement sonore, qui a donné lieu à l'arrêté du 28 février 2005 relatif au classement sonore du réseau routier départemental notamment : <http://essonne.gouv.fr/fre/Publications-legales/Arretes/Bruit-arretes-prefectoraux>.

Depuis 2005, les services des deux entités travaillent de concert sur l'application de la directive européenne 2002 en Essonne. Les cartes stratégiques du bruit ont été co-élaborées et certains comités Bruit ont été co-présidés.

Cette collaboration intéressante et enrichissante sera maintenue dans le cadre notamment de la révision en cours du classement sonore par les services de l'Etat.

LA SENSIBILISATION PAR L'INTERMEDIAIRE DE PRET DE SONOMETRES

Le Conseil départemental de l'Essonne a acquis deux sonomètres avec le double objectif de réaliser des mesures de sensibilisation en interne et de permettre le prêt des instruments aux collectivités souhaitant réaliser des opérations de sensibilisation sur le bruit, des mesures de bruit sur des secteurs spécifiques en extérieur ou dans des équipements, les cantines par exemple.

Ce prêt est aussi destiné à d'autres directions en interne au Conseil départemental et aux associations d'environnement en Essonne.

Cette mesure du PPBE a pour objectif de permettre aux collectivités ou aux associations d'accéder aux prêts de ces sonomètres.

LA SENSIBILISATION AU BRUIT A DESTINATION DES COLLEGIENS

Le Conseil départemental est gestionnaire des cantines des collèges du département. Dans le cadre de ce PPBE, des appareils d'indication de niveau de bruit ont été acquis afin d'être installés de façon ponctuelle dans les collèges du département de l'Essonne, et permettre de faire prendre conscience aux demi-pensionnaires des niveaux de bruit auxquels ils sont exposés sur le temps de repas.

Cet équipement pourra se faire avec un accompagnement pédagogique de l'instrumentation et des animations sur le sujet. Des campagnes de communication à destination des collégiens pourront être mises en place en ce qui concerne les risques auditifs liés à une surexposition au bruit.

L'objectif est double : permettre aux demi-pensionnaires de prendre conscience de l'effet de leur comportement sur les niveaux de bruit, en faisant un lien sur les impacts sur la santé, et permettre au Conseil départemental de disposer des relevés sonores à prendre en compte dans la priorisation des travaux de réfection et d'aménagement des cantines des collèges.

Ce travail est mené en parallèle des interventions du Conseil départemental de l'Essonne sur le thème de la réduction du gaspillage alimentaire dans les cantines. En effet, une des raisons possible du gaspillage alimentaire dans les établissements scolaires peut être des niveaux de bruit trop élevés, qui poussent les convives à manger trop rapidement pour sortir de la salle de réfectoire. Ainsi, la nourriture servie n'est parfois pas consommée.

A terme, ces indicateurs de bruit pourraient également servir à sensibiliser le public essonnien lors des manifestations auxquelles participe le Conseil départemental de l'Essonne.

La sensibilisation des collégiens par la mallette KIWI

BruitParif a développé un outil de sensibilisation au bruit : la mallette « KIWI ». Elle permet la réalisation en classe de séances de sensibilisation aux risques auditifs à destination des collégiens et des lycéens, centrées sur les pratiques d'écoute de musiques amplifiées.

Les tablettes numériques et casques contenus dans la mallette donnent accès à plusieurs applications : tests individuels de niveaux d'écoute, questionnaires relatifs aux pratiques d'écoute et estimation individuelle de doses de bruit cumulées.

Les données d'exposition recueillies, de manière anonyme, sont gérées par l'Agence Régionale de Santé d'Ile-de-France et télétransmises à Bruitparif qui elles viennent alimenter leur base de données développée. L'exploitation de celle-ci permet de travailler à l'évaluation des risques sanitaires associés aux comportements d'écoute.

Un ensemble de contenus pédagogiques est également proposé, permettant une compréhension de l'ensemble des phénomènes en jeu, depuis la genèse et la transmission de l'onde sonore, le fonctionnement de l'appareil auditif, les mécanismes pathologiques et les bons gestes à adopter pour préserver son audition tout en prenant plaisir à écouter de la musique.

Le Conseil départemental de l'Essonne travaille avec Bruitparif, en partenariat avec la Direction des services départementaux de l'Education nationale Essonne, pour mettre en place des sessions de sensibilisation auprès des collégiens essonnais.

MESURES POSSIBLES DANS LES ZONES PRIORITAIRES

METHODOLOGIE D'ETUDE ET CHOIX DES ZONES PRIORITAIRES

Le Conseil départemental de l'Essonne a réalisé une étude sur l'impact acoustique réel de l'ensemble des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an dans le cadre d'un marché à bons de commande lors du précédent PPBE. Ces données ont été conservées pour poursuivre le travail mené par le Département.

Sur ces voies de forts trafics, le bureau d'études a travaillé sur les zones en dépassement de seuil du bruit routier.

Ainsi, 152 zones de conflits homogènes ont été répertoriées. Ces zones ont été décomposées selon leur homogénéité d'exposition au bruit et de traitement du site en vue d'éventuelles solutions d'améliorations.

Ces zones ont été visitées par le bureau d'études et comparées aux données théoriques relatives à la carte stratégique du bruit. Les visites ont porté en particulier sur la description du site et sur la réalisation de mesures acoustiques. Ces deux aspects ont été comparés avec le modèle théorique de cartographie, afin de proposer, le cas échéant, des orientations pour la protection acoustique du site.

Une analyse a ensuite été menée vis-à-vis de l'exposition mesurée du bruit routier sur chaque site en comparaison des résultats de la CSB, et en vue de propositions de solutions de protection pour l'amélioration de l'environnement sonore des sites à enjeux.

Deux types de zones ont été écartées de l'analyse car jugées comme non prioritaires :

- les zones de faible exposition au bruit,
- les habitations ne bénéficiant a priori pas du critère d'antériorité.

Les zones étudiées ont été hiérarchisées dans un ordre de priorité décroissant des critères suivants :

- 1) Respect potentiel de l'antériorité du bâtiment (1978),

- 2) Dépassements de seuils constatés,
- 3) Nombre d'habitants en dépassement de seuil de bruit en Lden,
- 4) Niveau de dépassement du seuil (réduction de bruit recherchée en dB).

Les zones de conflits ont été regroupées dans 4 catégories distinctes :

- **RN7 et RN20, zones prioritaires** : Tronçons des RN7 et RN20, de plus de 3 millions véhicules / an, qui sont prioritaires par rapport aux critères exposés, et qui seront traités de façon prioritaire dans ce PPBE.
- **RN7 et RN20, zones non prioritaires** : Tronçons des RN7 et RN20, de plus de 3 millions véhicules / an, qui ne sont pas considérés comme prioritaires par rapport aux critères exposés et qui ne feront pas l'objet de mesures spécifiques dans ce PPBE.
- **RD prioritaires hors RN7/RN20** : Voies départementales de plus de 3 millions véhicules / an, hors RN7 et RN20, qui sont prioritaires par rapport aux critères exposés, et qui seront traités de façon prioritaire dans ce PPBE (RD25, RD31, RD117, RD118, RD152, RD153, RD191, RD306, RD446, RD 448, RD449, RD54, RD 931).
- **RD non prioritaires hors RN7/RN20** : Voies départementales de plus de 3 millions véhicules / an, hors RN7 et RN20, qui ne sont pas considérées comme prioritaires par rapport aux critères exposés et qui ne feront pas l'objet de mesures spécifiques dans ce PPBE (RD25, RD31, RD118, RD120, RD152, RD153, RD167, RD188, RD191, RD306, RD444, RD446, RD448, RD449, RD19, RD310, RD445, RD117).

Au total, les 152 zones de conflits concernent 22 infrastructures départementales différentes (dont la RN7 et RN20) sur une centaine de km et exposent environ 25 000 personnes en dépassement de seuil Lden.

La décomposition par catégorie est la suivante :

Catégorie	Nombre de zones		Linéaire de voies concernées		Habitants	
RN7 et RN20, zones prioritaires		26		23,57 km		5 873
RN7 et RN20, zones non prioritaires		15		15,23 km		2 301
Autres RD prioritaires		57		34 km		10 100
Autres RD non prioritaires		54		34,34 km		6 707
TOTAL		152		107,14 km		24 981

Les cartes fournies en annexe 8 à 11 permettent de localiser l'ensemble de ces zones de conflits.

DISPOSITIFS CONCERNANT LE TRAITEMENT DES ZONES PRIORITAIRES DES RN7 ET RN20

30% des zones prioritaires identifiées se trouvent le long de ces deux anciennes routes nationales que sont la RN7 et la RN20. Elles représentent 40% du linéaire de voirie concerné par les dépassements de seuil.

◆ Identification des zones prioritaires

Les 26 zones prioritaires concernant la RN7 et la RN20 se situent sur 19 communes différentes et représentent un linéaire total d'environ 23,5 km. Elles concernent plus de 5 800 personnes en dépassement de seuil de bruit Lden.

Ces deux infrastructures possèdent des zones prioritaires sur l'ensemble de leur itinéraire en traversée de l'Essonne, mais plutôt concentrées vers le Nord (annexes 9 et 10). Le tableau ci-dessous montre leur répartition :

	RN7	RN20
Egly		2 sites
Saint-Germain-les-Arpajon		1 site
Ris-Orangis	3 sites	
Boissy-Sous-Saint-Yon		1 site
Champlan		1 site
Ballainvilliers		2 sites
Viry-Chatillon	2 sites	
Chilly-Mazarin et Massy		1 site
Arpajon et Ollainville		1 site
Juvisy-sur-Orge	1 site	
Athis-Mons	2 sites	
Linass		3 sites
Montlhery		1 site
La Ville du Bois		1 site
Viry-Chatillon et Grigny	1 site	
Longpont-sur-Orge		1 site
Corbei- Essonnes	2 sites	
Total	11 sites	15 sites

Sur ces deux infrastructures routières, des projets de requalification sont engagés.

1. **Projet de requalification de la RN20**

Depuis 2006, le Département de l'Essonne est gestionnaire de la RN20 et il a permis la création d'un syndicat mixte ouvert d'études RN20, créé par arrêté préfectoral le 16 juin 2009. Ce syndicat se compose du Conseil départemental de l'Essonne, de la Communauté Paris Saclay et de Cœur d'Essonne Agglomération.

Entre 2010 et 2011, des études ont été menées afin d'élaborer un Schéma de référence du territoire de la RN20, s'étirant de Massy à Boissy-Sous-Saint-Yon. Ce document définit les grandes orientations

d'aménagement du territoire essonnien de la RN20 à plusieurs horizons de temps, du court au long terme, avec l'insertion d'un site propre de transport en commun sur la RN20.

La première phase de mise en œuvre, démarrée en 2012, vise à préfigurer la future ligne de SPTC, à mettre en place les mesures conservatoires nécessaires pour préparer les aménagements à venir et la réalisation de carrefours sur la RN 20 afin d'effacer les effets de coupure sur certains secteurs stratégiques.

Une étude foncière, établie en 2013, vise à identifier les fonciers impactés par le tracé du SPTC et à identifier les fonciers potentiellement mobilisables dans l'épaisseur des territoires.

Enfin, une étude de faisabilité urbaine, lancée en avril 2014, a permis l'élaboration d'un Plan directeur de la RN 20 de Massy à Boissy-sous-Saint-Yon, articulante le projet transport et le développement urbain. Ce plan, approuvé par le Département en juillet 2017, apporte une vision à long terme du devenir de la RN20, dont l'évolution s'appuie sur la mise en œuvre d'un Site propre de transports en commun (SPTC) sur l'ensemble des 20 km de son linéaire permettant à terme de relier Massy à Arpajon en 40 mn.

Préfigurant le SPTC, le Département a engagé un programme de résorption de points durs bus, de façon à améliorer leurs conditions de circulation sur l'axe.

La première opération au carrefour des Echassons a été livrée en novembre 2018 sur les communes de Montlhéry, Longpont-sur-Orge et La Ville-du-Bois. Ces travaux ont consisté en la création d'un couloir de bus dans chaque sens et de traversées piétonnes sécurisées par feux tricolore.

Ce programme doit se poursuivre à raison d'une opération par an.

Le Département prépare actuellement l'aménagement du carrefour de la route de chasse, opération donnant le coup d'envoi de la réalisation du SPTC.

L'ensemble des 15 zones prioritaires en dépassement de seuil le long de la RN20 se trouve dans sa portion Nord.

Dans le cadre de ce PPBE, une étude spécifique a été menée afin d'intégrer le traitement acoustique à l'ensemble du projet urbain de requalification de la RN20 et de prendre en compte l'impact global de l'opération sur l'ambiance sonore des riverains de l'infrastructure. Des préconisations en matière d'acoustique ont été rédigées dans le cadre de l'étude de faisabilité urbaine du réaménagement de la RN20.

Le projet de requalification de la RN20 aura des effets positifs dans la plupart des secteurs traversés, avec :

- la requalification en boulevard urbain pour les zones urbaines, où la diminution de vitesse à 50 km/h apportera également une diminution des niveaux de bruit émis ;
- la suppression de certains points noirs de bruit (habitations en dépassement de seuil de bruit routier actuellement qui seront détruites).

Malgré tout, les zones de conflits inventoriées devront pour la plupart faire l'objet d'un examen particulier en vue de confirmer ou non les dépassements de seuils de bruit après aménagements.

La politique d'aménagement de constructions nouvelles devra tenir compte du fait que la RN20 continuera à produire un bruit important. C'est par exemple le cas du projet Terralia à la Ville du Bois où un effort particulier a été réalisé dans l'architecture des bâtiments.

L'infrastructure reste actuellement classée dans les catégories de bruit les plus fortes (1 et 2) et des précautions doivent donc être maintenues pour la protection des nouveaux riverains.

Des principes généraux d'amélioration de l'environnement sonore sont donnés pour les futurs aménagements urbains le long de la RN20. Ces recommandations peuvent être considérées pour une approche globale des projets mais ils devront ensuite être étudiés spécifiquement en détail.

Les premiers aménagements doivent intervenir sur le secteur de Ballainvilliers (carrefour de la future route de Chasse) et induiront une diminution de la vitesse.

2. Projet de requalification de la RN7

Gestionnaire de l'axe depuis 2006, le Département de l'Essonne pilote depuis 2010, en étroite collaboration avec les collectivités concernées et les partenaires institutionnels et territoriaux, l'élaboration du Schéma de

référence pour la requalification urbaine et économique de la RN 7 autour d'une liaison en transport en commun entre les pôles d'Evry-Courcouronnes/Corbeil-Essonnes et d'Orly.

Ce projet, validé par l'Assemblée départementale le 21 mai 2012, vise à articuler des enjeux d'échelle métropolitaine, essonniennne et locale en développant de manière conjointe les transports, l'aménagement et le développement économique et urbain du territoire. Il contribue ainsi à favoriser la densification urbaine le long et dans l'épaisseur de l'axe, à développer et à améliorer durablement les déplacements, le cadre de vie des habitants et des actifs, l'implantation d'entreprises.

Le schéma de référence de la RN7 propose la création d'un site propre de transport en commun (SPTC) à usage mixte, c'est-à-dire, la réalisation d'une infrastructure qui pourra être support de différentes lignes de transport. Cette étude a été complétée par des études foncières et de faisabilité urbaine au cours des années 2013 et 2014.

Cet aménagement, progressif et phasé, bénéficiera d'abord aux tronçons sur lesquels circulent déjà des bus structurants. Il se poursuivra en accompagnant les projets urbains et de développement économique le long de la RN7, offrant par la même occasion une nouvelle vision de l'aménagement urbain de cet axe.

Si l'aménagement d'un SPTC sur la RN7 est un horizon partagé avec les communes traversées par l'axe, le Département a cependant engagé, dans une perspective de court terme, un programme de résorption de points durs au profit de la circulation des transports en commun et des véhicules particuliers. La première opération, aménageant le carrefour RN7 / RD 445 avec un couloir d'approche au profit des bus dans le sens Paris / province, améliorant la desserte du pôle gare de Viry-Chatillon, est programmée en 2019.

L'ensemble des 11 zones prioritaires en dépassement de seuil le long de la RN7 se trouve dans sa portion Nord.

◆ Définition des zones prioritaires

Les 57 zones prioritaires (hors RN7 et RN20) concernent 13 routes départementales différentes sur 24 communes, et correspondent à un linéaire total d'environ 34 km. Elles concernent 10 100 personnes en dépassement de seuil de bruit Lden et sont représentées en annexe 11.

L'ensemble des voies est plutôt concentré dans le Nord Est du département de l'Essonne. Dans le Sud de l'Essonne, une seule zone de conflit prioritaire a été identifiée à Etampes. On peut également citer la commune d'Arpajon avec 2 zones de conflits prioritaires sur la RD152 et la RD449, ainsi que les communes de Mennecy et Ormoy (RD153 et RD191).

Le tableau ci-dessous montre la répartition des 57 zones de conflits prioritaires des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an :

	RD 25	RD 31	RD 117	RD 118	RD 152	RD 153	RD 191	RD 306	RD 446	RD 448	RD 449	RD 54	RD 931	Total
Montgeron										2 sites				2 sites
Draveil		1 site								2 sites			2 sites	5 sites
Juvisy sur Orge													4 sites	4 sites
Ris Orangis		1 site												1 site
Champlan			2 sites											2 sites
Palaiseau			2 sites											2 sites
Saulx les Chartreux				2 sites										2 sites
Longjumeau				4 sites										4 sites
Mennecy						1 site	1 site							2 sites
Etampes							1 site							1 site
Ormoy							2 sites							2 sites
Gif sur Yvette								3 sites						3 sites
Monthlery									1 site					1 site

Linass									1 site					1 site
Marcoussis									4 sites					4 sites
Corbeil Essonnes									2 sites	1 site				3 sites
Etiolles										1 site				1 site
Brunoy												8 sites		8 sites
Arpajon					1 site						1 site			2 sites
Savigny sur Orge	4 sites													4 sites
Morangis				1 site										1 site
Paray Vieille Poste				1 site										1 site
Athis Mons														
Villemoisson			1 site											1 site
Total	4 sites	2 sites	5 sites	8 sites	1 site	1 site	4 sites	3 sites	8 sites	6 sites	1 site	8 sites	6 sites	

◆ Approches globales des mesures sur les quartiers concernés

Sur ces zones de conflits prioritaires, le Conseil départemental envisage de réaliser des analyses complémentaires afin de pouvoir structurer des démarches de prise en considération plus globales et de pouvoir inciter des programmes de requalification urbaine ou d'amélioration de l'habitat.

Les habitations en zones de conflits prioritaires seront étudiées notamment dans les cadres suivants :

- Dialogue avec les bailleurs sociaux et sensibilisation à la prise en compte de l'environnement sonore dans le cadre des opérations départementales de subventionnement à la rénovation du parc de logements sociaux ;
- Identification des bâtiments compris dans des opérations de rénovation urbaine de type ANRU, information et sensibilisation à cette nuisance ;
- Prise en compte de ces zones prioritaires présentes en agglomération dans le cadre des PPBE des communes et EPCI afin d'envisager des actions communes et complémentaires de requalification urbaine des quartiers ;
- Recherche de possibilité de cofinancement auprès de l'ADEME en matière d'opération pilote de résorption de points noirs de bruit, notamment lors de multi exposition ;
- Incitation à l'installation des radars pédagogiques issus de la politique nationale sécuritaire dans les zones de conflits où le bruit pourrait être due à des vitesses excessives.

L'objectif de ce PPBE sera de créer une dynamique et une prise en compte systématique du bruit dans les nombreux projets et programme d'aménagement, ainsi que dans les documents d'urbanisme.

Il est à noter qu'en agglomération la circulation des poids lourds et les contrôles de vitesse relèvent des pouvoirs de police du maire. La mise en place de dispositifs visant à ralentir la vitesse relève également de la compétence des communes ou des EPCI.

LA CONTRACTUALISATION DEPARTEMENTALE

Le Conseil départemental a souhaité regrouper dans un cadre unique l'ensemble des aides financières en investissement (hors répartition du produit des amendes de police, ENS inscrits au schéma départemental, la politique de l'eau, l'habitat et les établissements d'accueil des personnes âgées/personnes handicapées) et les prestations d'assistance et d'ingénierie destinées aux communes et aux intercommunalités.

Aussi, le Département a mis en place une nouvelle politique de contrats avec les collectivités territoriales, en faveur de l'investissement local et de projets structurants pour l'Essonne. 25 M€ y seront alloués chaque année, régénérant ainsi le pacte avec les communes et les EPCI au bénéfice d'un territoire plus attractif et des Essonnais. Ainsi, depuis le 1er janvier 2018, les communes peuvent souscrire un partenariat sur 3 ans avec le Département pour leurs travaux de construction ou de voirie. Le cadre simplifié qui a été élaboré doit permettre d'appuyer l'investissement communal et de financer des opérations dont les communes sont « maître d'ouvrage ».

Elles ont été suivies par les intercommunalités dès le 1er juillet 2018. Celles-ci ont la possibilité de contractualiser pendant 6 ans avec le Département, de développer des projets prioritaires tant pour elles que pour le Conseil départemental, mais aussi structurants pour l'Essonne. Toutes ces interventions du Département seront valorisées à travers un volet spécifique de ces contrats.

Ce nouveau dispositif offre la possibilité de mutualiser les enveloppes entre communes et EPCI. Il maintient également les critères du référentiel départemental "construire et subventionner durable".

La problématique de nuisances sonores fait partie à part entière du diagnostic de territoire partagé et la présence de zones de conflits y a été intégrée le cas échéant. La mise en œuvre de ce dispositif pourra permettre la résorption de certaines situations de conflits, de façon commune entre le Conseil départemental

de l'Essonne et le bloc communal. Les communes et les intercommunalités qui le souhaitent pourront mettre en œuvre les mesures de leurs propres PPBE dans le cadre des nouveaux contrats signés.

Pour plus d'informations sur ces contrats, une plaquette est disponible sur le site internet du Conseil départemental de l'Essonne :

<http://www.essonne.fr/le-departement/fonctionnement-du-departement/aides-aux-collectivites/>

CRITERE DE DETERMINATION ET LOCALISATION DES ZONES CALMES

L'article L572-6 du Code de l'Environnement définit les zones calmes comme étant « des espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues ».

Les zones calmes sont à définir par les autorités compétentes de la cartographie stratégique du bruit, à savoir les communes et les EPCI, en fonction de leur destination d'utilisation (parcs, jardins, forêts, bois, berges, coulées vertes, squares...).

L'identification précise des zones calmes et les modalités de leur protection font partie des dispositions constituant les Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

Cette notion de « zones calmes » intéresse plus particulièrement les communes et agglomérations compétentes en matière de bruit. Cependant, le Département de l'Essonne a souhaité également mener une réflexion sur ces zones calmes dans sa démarche de PPBE.

DETERMINATION DES ZONES CALMES

IDENTIFICATION DES ZONES CALMES POTENTIELLES DE L'ESSONNE

Une première analyse a été faite sur le seul critère acoustique : une carte de l'Essonne a été réalisée pour présenter les zones dans lesquelles la contribution sonore cumulée des sources modélisées (routes, fer, avions, ICPE-A) est inférieure à 55 dB(A) en Lden. Cette carte est fournie en annexe 7.

Les zones constituent, en première approche, les zones calmes potentielles sur le département, qui sont essentiellement situées dans le Sud Essonne.

Cependant, cette analyse ne prend pas en compte les critères d'utilisation de l'espace et de différentiels de niveaux sonores entre l'espace souhaité classé en zone calme et l'espace de vie des habitants riverains de cette future zone calme. Ce différentiel est important afin d'offrir aux riverains un espace calme, au vue de leur exposition sonore quotidienne.

Une analyse portant sur le seul critère acoustique n'est donc pas suffisante et une analyse portant sur le différentiel acoustique n'est pas envisageable au niveau du département de l'Essonne : l'échelle est trop importante, les données ne seraient pas suffisantes et il est de la compétence des collectivités d'élaborer ce travail sur leur territoire.

Le Conseil départemental de l'Essonne reste donc très attentif à la définition des zones calmes dans les PPBE des agglomérations concernées.

*LES ZONES DE RESSOURCEMENT DANS LA POLITIQUE DES ESPACES
NATURELS SENSIBLES EN ESSONNE*

Se basant sur des cartes de multi exposition, le Département de l'Essonne a souhaité étudier les zones calmes dont il est gestionnaire, à savoir les Espaces Naturels Sensibles (ENS) aménagés et ouverts au public, ainsi que les domaines départementaux de Méréville, de Montauger et de Chamarande.

Ces zones ne sont pas forcément situées dans des ambiances sonores très modérées, mais elles constituent des espaces où les Essonnais viennent chercher un moment de bien-être et de détente.

Le Département de l'Essonne mène depuis 30 ans une politique volontariste de préservation et d'ouverture au public des espaces naturels, à travers sa politique départementale des Espaces Naturels Sensibles (ENS). 1550 ha de sites naturels dont plus d'une trentaine sont ouverts au public (donnée 2019) ont été acquis avec un double objectif : protéger le patrimoine naturel et accueillir le public.

Un Schéma Départemental des Espaces Naturels Sensibles (SDENS) a été adopté en décembre 2011 pour la période 2012-2021 et a été complété en 2017 par des orientations complémentaires pour la transition écologique en Essonne. Ces documents stratégiques s'efforcent de répondre aux exigences du développement durable, et dépasse ainsi la seule protection environnementale des milieux en y intégrant des volets économiques et sociaux. Ces documents ouvrent également des nouvelles perspectives pour la préservation des espaces naturels en milieu urbain, avec le programme « Nature en ville ».

Ces espaces naturels gérés par le Département permettent aux Essonnais de se ressourcer. Il semble donc intéressant de connaître leur environnement sonore afin de préserver, voire d'améliorer ces ambiances sonores. Ces espaces sont dénommés dans ce document « zones de ressourcement ».

Les zones de ressourcement, correspondant à des zones calmes de compétence départementale (dont la surface est suffisamment vaste) sont les suivantes :

Nom du site	Type	Commune	Surface (ha)
Platière de Bellevue	ENS	Moigny-sur-Ecole	29
La Justice	ENS	Bois La Ferté-Alais	12
Forêt de la Roche Turpin	ENS Forêt départementale	Bruyères-le-Châtel / Fontenay-lès-Briis	124
La Grande Ile	ENS	Menecy	19
Marais de Fontenay	ENS	Fontenay-le-Vicomte	96
Forêt des Grands Aaux	ENS - Forêt départementale	Champcueil	178
Forêt de la Tête Ronde / Bois des Grais	ENS - Forêt départementale	Villiers-le-Bâcle	75
Marais de Misery Prairie sous l'Eglise Cave au Renard	ENS	Vert-le-Petit / Echarcon	104

Marais d'Itteville	ENS	Itteville	11
Coteau des vignes	ENS- Parc	Athis-Mons	22
Forêt du Belvédère	ENS - Forêt départementale	Chamarande	85
Forêt du Rocher de Saulx	ENS - Forêt départementale	Saulx-les-Chartreux	89
Parc de Bellejame	ENS - Forêt départementale	Linaz / Marcoussis	21
Les Coudrays	ENS	Etiolles	39
Bois des Gelles	ENS - Forêt départementale	Villebon-sur-Yvette	17
Domaine de Montauger (domaine sensus stricto, Clos de Montauger, coteau de Montblin)	ENS	Villabé / Lisses	40
Coteaux des Brettes et de la Chopinière	ENS	Villabé	36
Domaine et marais de Méréville	Domaine départemental	Méréville	328
Domaine de Chamarande	Domaine départemental	Chamarande	100

La carte fournie en annexe 8 permet de localiser ces zones de ressourcement.

DIAGNOSTIC ACOUSTIQUE DES ZONES DE RESSOURCEMENT

Le Département a réalisé un diagnostic acoustique sur les zones définies permettant de connaître leur ambiance sonore réelle, leur mode d'utilisation, le ressenti des usagers... puis de prévoir, si nécessaire, des actions pour améliorer ou conserver les niveaux sonores. Une attention particulière a été portée au Domaine de la Justice, qui semble subir une dégradation de l'environnement sonore.

Les sites ont fait l'objet pour la majeure partie d'une fiche de synthèse comprenant les résultats des visites sur site et des relevés acoustiques. Des propositions d'aménagement ont été faites ; celles-ci pourront être intégrées dans le plan d'action du SDENS.

Le tableau ci-après récapitule les informations principales pour l'ensemble des sites, avec des critères sur l'accessibilité et les ambiances [négatifs (- - -) à (-), neutres (0) ou positifs (+) à (+ + +)] :

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Platière de Bellevue	1	- Proche zone urbaine communale. Parking restreint.	1346	+ Très calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Propre.	29.18	100	Renforcer les dispositifs (barrières, chicanes, enrochements...) aux entrées du site pour limiter la fréquentation motorisée. Communiquer sur la zone de grande quiétude (pictogramme spécifique sur les supports d'information : plaquettes, site internet, panneaux de site...)	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Domaine de la Justice	2	+ Proche zone urbaine communale. Parking adéquat.	3 753	0 Calme mais perturbations par trafics : fer, avions, RD191 ; notamment au NO. Aménagements pour promenades. Propre.	11.8	99	Les travaux menés en 2009 ont d'ores et déjà permis de réduire considérablement (estimation : 90%) la fréquentation motorisée (motos, quads) sur les 2 massifs. Si nécessaire, renforcer davantage les dispositifs (bornes, chicanes, enrochements...) aux entrées du site. Inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation. Aménager des liaisons douces pour l'accès au site.	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières
Forêt de la Roche Turpin	3	- Loin de zones urbaines. Parking adéquat.	744	++ Très calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Propre.	123.88	92	Réparer la route forestière d'accès au parking principal et réorganiser les stationnements et affichage de la réglementation	L'ambiance sonore du massif devrait évoluer négativement en cas de réalisation de la déviation routière de Bel'-Air qui longera la forêt.

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
La Grande Ile	4	0 Proche grandes zones urbaines denses. Peu accessible. Petit parking.	6069	++ Très calme à l'O, bruyant à l'E. Aménagements pour promenades. Plans d'eau. Propre.	19.01	78	.	Poursuivre l'aménagement de la sente piétonne et cyclable pour favoriser un accès au site par les modes de transports doux. Inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation. Etre vigilant sur les éventuels aménagements sur la RD153.

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Marais de Fontenay	5	- Proche zone urbaine communale. Petits parkings Peu signalé.	2088	++ Calme (voie ferrée existante) Aménagements pour promenades. Plans d'eau. Propre.	95.78	93	Mesures complémentaires menée au cœur du marais pour évaluer l'ambiance sonore. Valorisation de ce contexte dans les supports de communication (animations en « immersion » dans la nature). Continuer à inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation.	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Forêt des Grands Avaux	6	++ Proche zones urbaines communales. Parking adéquats.	2284	+++ Très calme. Aménagements pour promenades. Propre.	178.4	96	<p>Les travaux menés en 2013 et 2014 ont d'ores et déjà permis de réduire considérablement (estimation : 80%) la fréquentation motorisée (motos, quads) sur les 2 massifs. Depuis 2015, il a d'avantage été renforcé les dispositifs (bornes, chicanes, enrochements...) aux entrées de la forêt. Les visiteurs sont incités à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation et de la « Charte des promeneurs en forêt » Un renforcement des équipements au niveau des entrées à également été réalisé.</p>	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Forêt de la Tête Ronde/ Bois des Grais	7	- Forêt Tête Ronde (pas signalée). '+ Bois des Grais. Proche zones urbaines communales. Petits parkings.	2 238	++ Calme, sauf passages avions Aménagements pour promenades. Propre.	74.44	96	Valorisation du vallon le plus silencieux au sein du Bois des Grais (réaménagement des chemins en bordure du ru).	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières
Marais de Misery	8	-- Proche zones urbaines communales. Accès uniquement en visite guidée. Petit parking	2 533	+++ Calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Plans d'eau. Propre.	94.19	100	Mesures complémentaires menées au cœur du marais pour évaluer l'ambiance sonore. Valorisation de ce contexte dans les supports de communication (animations en « immersion » dans la nature). Continuer à inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation.	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Prairie sous l'Eglise	9	+ Proche zones urbaines communales. Petit parking.	1 263	+++ Calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Plan d'eau. Propre.	4.66	100	Abattage de la peupleraie. La commune a fermé la route à la circulation ce qui a fait baisser les impacts sonores	.
Cave au Renard	10	0 Proche zones urbaines communales. Petit parking. Petite zone mais dans un environnement global naturel.	941	+++ Calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Plan d'eau. Propre.	4.9	100	Etude pour la restauration du mur périphérique en pierres réalisé. Etre vigilant sur l'évolution du trafic sur la rue communale dite de la Montagne (projet de renforcement de la liaison routière entre Echarcon et Mennecy).	Maintien de la quiétude des lieux.
Marais d'ltteville	11	+ Proche zone urbaine communale dense. Pas de parking.	4 288	+++ Calme, sauf passages avions. Aménagements pour promenades. Plans d'eau. Propre	11.44	100	Continuer à inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation.	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières.
Forêt du Belvédère	12	+ Proche zone urbaine communale. Grand parking.	1 975	++ Calme. Aménagements pour promenades. Propreté moyenne.	85.23	81	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières.	- Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Parc de Bellejame	13	++ Proche zones urbaines denses. Accès et parkings.	8 080	+ Relativement calme mais bruit routier en fond. Aménagements pour promenades. Plans d'eau. Propreté moyenne.	21.32	0	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières.	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières '-
Bois des Gelles	14	++ Proche zones urbaines denses. Accès et parkings.	9 759	+ Des zones calmes mais aussi relativement bruyantes. Aménagements pour promenades. Propre.	17.18	0	Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières.	- Maintien de la quiétude des lieux au travers de la réglementation et de tournées de surveillance régulières

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Coteaux des Brettes et de la Chopinière	15	+ Proche zones urbaines denses. Accès difficile.	11 787	- Zone relativement bruyante, près de l'A6, Peu d'aménagement	36.15	2	Intégrer la problématique du bruit lors de la définition du plan d'aménagement du site (éloignement des zones ouvertes au public et des équipements par rapport aux sources de bruit...). Réaliser des mesures de bruit avant et après l'abattage des peupleraies situées de part et d'autre de l'autoroute. Communiquer en direction des riverains lors des travaux. Maintenir des masses boisées en bordure de l'A6 (écrans visuel et sonore). Proposer à la DRIF la pose d'un écran anti-bruit à terme.	Limitation de l'impact visuel et sonore de la circulation sur l'A6.

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Domaine et marais de Méréville	16	-- Proche zones urbaines communales. Fermé au public.	2 894	+ '+ Calme. Plans d'eau. Fermé au public.	88.37	98	Communiquer sur la zone de grande quiétude dans le marais (pictogramme spécifique sur les supports d'information : plaquettes, site internet, panneaux de site...).	Maintien de la quiétude des lieux.
Coteau des vignes	17	0 Proche zones urbaines denses. Accès difficile.	25 618	+ + Assez calme. Plans d'eau. Aménagements pour promenades. Propre.	22	97	Une concertation avec les collectivités a été engagée ainsi qu'avec les riverains, les associations dans le cadre de la réalisation des travaux avec maintien de zones de tranquillité.	Maintien de la quiétude relative du site, maintien de la tranquillité des riverains.
Domaine de Chamarande	18	+ + Proche zones urbaines communales. Accès et parking.	1 762	+ + Calme, hors passages d'avions et trains. Plans d'eau. Aménagements pour promenades. Propre.	99	71	Bien cadrer la fréquentation du public lors des manifestations culturelles d'ampleur. Maintenir des zones de tranquillité pour la faune et les promeneurs. Inciter les visiteurs à respecter la quiétude du site et la tranquillité de la faune au travers de la réglementation.	-

Nom du site	N°	Accessibilité	Population à 1 km	Ambiances	Superficie en ha	Superficie en % Lday < 55dB(A)	Actions réalisées depuis le dernier PPBE	Evolutions attendues
Domaine de Montauger (domaine, Clos de Montauger, coteau de Montblin)	19	+ Proche zones urbaines communales. Accès et parking.	4 529	+ Relativement calme avec bruit de fond routier. Plans d'eau. Aménagements pour promenades. Propre.	17	8	Maintien de zones de tranquillité pour la faune, réglementation, panneaux information, aménagements paysagers aux abords du pavillon d'observation, renovation du mur enceinte, maintiens des franges boisées.	Maintien de la quiétude relative au cœur du site.
Domaine des Coudrays	20	++ Proche zones urbaines denses. Accès et parking.	14 440	+ Assez calme, bruit de fond routier. Plans d'eau. Aménagements pour promenades. Propre.	39	21	Aménagement de l'Eurovéloroute Scandibérique par la DTM Surveillance du site.	Maintien de la quiétude relative au cœur du site.
Forêt du Rocher de Saulx	21	+ Proche zones urbaines communales. Accès et parking.	5 257	++ Calme, hors passages d'avions. Aménagements pour promenades. Propre.	89	78	Aménagement d'une voie verte pour favoriser l'accès piéton et cyclable au massif. tournées de surveillance régulières	En cas de concrétisation, le projet d'élargissement de la « route de chasse » pourrait avoir un impact sur l'ambiance sonore du site (augmentation du trafic routier).

OBJECTIFS ET MESURES ENVISAGEES DE PRESERVATION DES ZONES DE RESSOURCEMENT

La suite de ce travail correspond aux trois mesures suivantes complémentaires, permettant la meilleure prise en compte de l'acoustique dans l'aménagement des zones de ressourcement :

- Elaborer un référentiel de ces zones de ressourcements, connu des partenaires du Conseil départemental, afin de prendre en compte ces zones et leurs spécificités dans les diverses politiques d'aménagement. Notamment, les éléments de diagnostic pourront être fournis aux collectivités responsables de l'élaboration de PPBE pour être intégrés dans leur PPBE et plus largement aux collectivités essonniennes pour être intégrés dans leur plan document d'urbanisme.
- Réfléchir sur une signalisation spécifique sur le bruit dans ces zones de ressourcement pour indiquer à l'usager les zones de moindre bruit propice à la détente, pour expliquer certaines notions d'acoustique et les bruits spécifiques perçus dans la zone (niveau de bruit, type de bruit...), afin de sensibiliser aux bruits perçus dans son environnement.
- Prendre en compte les ambiances sonores lors des aménagements des zones de ressourcement.

En amont des projets d'aménagement ou d'équipement des ENS et des parcs départementaux, une analyse de la carte de bruit pourra être réalisée et complétée, si besoin, de mesures sonores et de visites sur site. Cette prise en compte en amont du bruit pourrait permettre d'optimiser l'emplacement des équipements, de déterminer plus spécifiquement les espaces de détente dans les secteurs les plus calmes de la zone étudiée.

FINANCEMENTS ET ECHEANCES PREVUS POUR LA MISE EN OEUVRE DES MESURES RECENSEES

Objectif	Nom de l'action	Coût TTC		2019	2020	2021	2022	2023	2024	Partenariat financier	Direction associées
		Investissement	Fonctionnement								
Protéger le public, les collégiens et les agents départementaux surexposés au bruit	Intégrer l'acoustique dans la programmation des travaux de rénovation des bâtiments départementaux	A définir en fonction des travaux	-	Travaux ou aménagement à prévoir dans le cadre du SDI ou du SDE					A définir	DCMB	
	Informations préalables sur les nuisances sonores lors de projet de construction / aménagement		Travail réalisé en interne	Elaboration d'une procédure	Travail de communication				Aucun	MDD / DCMB	
Poursuivre les travaux et aménagements prévus permettant de diminuer les nuisances sonores en Essonne	Mesures compensatoires en faveur de la réduction du bruit dans la réalisation des grands projets (Ecran et buttes acoustiques)	Financement intégré au plan prévisionnel d'investissement		Réaménagement du Ring des Ulis (2020 2023),					Etat/Région	DIV	
				RD 31 - déviation d'Itteville (2021-2023),							
				RD 118 – déviation de Paray-Vieille-Poste (2022 - 2024)							
				RD 36 – réaménagement en infrastructure multimodale (2023 – 2024)							

				Programme de renouvellement régulier des couches de roulement (2021 – 2023)		DIV
	Révision du schéma directeur de la voirie départementale (2019)	A définir en fonction des travaux	A définir en fonction des études	Révision du schéma et mise en œuvre		DIV
	Plan Fret	A définir	A définir	L'adoption d'un Plan Fret est donc prévu au 1er trimestre 2020 avec pour ambition de rationaliser l'organisation des flux de marchandises.		DTM
	Développement des Sites de Transports en Site Propres	Définis dans le cadre du PPI		Les liaisons à renforcer concernent les pôles de Massy – Saclay, Orly et Evry-Courcouronnes – Corbeil-Essonnes La section Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge - la mise en service est prévue pour 2021, date à actualiser dans le cadre des études de projet TZEN 4 - Le projet a été déclaré d'utilité publique le 8 décembre 2016 avec pour perspective une mise en service à l'horizon 2021 T12 EXPRESS - le projet a été déclaré d'utilité publique le 22 août 2013. Les travaux sont en cours depuis 2017 avec une fin prévisionnelle en 2021.	Etat/IDF Mobilité	DTM/DIV
	Création du Pôles d'échange multimodal	Définis dans le cadre du PPI		Les pôles multimodaux de Massy et Juvisy-sur-Orge	IDF Mobilité/SNCF réseau et mobilité	DTM
	Développement des transports en commun	Financement intégré au plan prévisionnel		Traitement des points durs routiers	Etat/Ile de France Mobilité	DTM

		d'investissement				
Observer, communiquer et sensibiliser au bruit	Soutien financier à l'observatoire Bruitparif	-	80 000 €	Subvention annuelle (durée PPBE soit 5 ans)	Aucun	MDD
	Partenariat avec la DDT91	-	-	Participation à la révision du classement sonore		DIV/ MDD
	Prêt de sonomètres aux collectivités et associations essonniennes et sensibilisation à la mallette KIWI	-	7 500 €	Prêt des sonomètres et sensibilisation à la mallette Kiwi (partenariat avec Bruitparif)		MDD
	Acquisition d'indicateurs de bruit, mesures et actions pédagogiques de sensibilisation	A définir	-	Modification des emplacements, maintenance, campagne de sensibilisation ; suivi relevés sonores ; préconisations en matière d'acoustique		MDD / DCMB
Protéger les riverains dans les zones prioritaires	Etude d'accompagnement acoustique d'autres types de projets de requalification ou de réaménagement de routes départementales			Suivi et préconisation en matière d'acoustique		DIV / MDD

	Incitation aux approches globales en matière de résorption des nuisances sonores	-	-	Analyse, suivi, préconisations et montage de projets			DATA C / MDD
	Prise en compte de l'acoustique dans le dispositif de contractualisation	-	-	Incitations et suivis des actions soumises à contractualisation départementales			DATA C / MDD
Préserver les zones départementales de ressourcement	Programmation des travaux de réhabilitation des zones de ressourcement	A définir suite aux diagnostics	-	Travaux ou aménagement à prévoir dans le cadre du SDENS		A définir	DENV
	Réflexion sur une signalisation particulière sur le bruit dans ces zones de ressourcement	Travail réalisé en interne - Financement TDENS		Etude et propositions		Aucun	DENV
	Elaboration d'un référentiel reconnu des zones de ressourcements départementales	Travail réalisé en interne - Financement TDENS		Elaboration d'un référentiel	Travail de communication	Aucun	DENV
	Informations préalables sur les nuisances sonores des ENS et des	Travail réalisé en interne - Financement TDENS		Elaboration d'une procédure	Travail de communication	Aucun	DENV

	parcs départementaux					
--	-------------------------	--	--	--	--	--

De nombreuses actions du volet précédent ont été menées notamment sur les zones dites de ressourcement (ils doivent être poursuivis et renforcés). Les programmes de réalisation d'écrans antibruit envisagés sur la RN 20 a également été finalisé. De nouveaux projets sont présentés. Les projets de sensibilisation pour les collégiens sont en cours, et évoluent de manière permanente afin de répondre au mieux aux attentes de la communauté éducative.

Les actions sur les bâtiments du Département sont encore d'actualité puisque les schémas sont révisés régulièrement pour affiner les priorités et les projets.

Enfin, il est à noter que pour cette échéance, se sont de nombreux travaux sur les transports en sites propres, les pôles multimodaux et la « mobilité » en général qui sont à l'honneur, en plus de poursuivre les actions de fonds de sensibilisation et de travaux de voirie.

.

En tant qu'autorité gestionnaire des infrastructures départementales et, depuis la loi du 13 août 2004, d'une partie des routes nationales qui lui ont été transférées, le Conseil départemental doit établir un PPBE sur sa voirie.

Par ailleurs, à travers ses autres compétences et son rôle d'accompagnement et de co-financement de projets d'aménagement du territoire et de planification, le Département participe aux choix qui sont faits et qui peuvent avoir un impact en matière de bruit.

Trois types d'actions peuvent être entrepris :

- Les approches « globales » : Le thème du bruit peut être abordé en même temps que d'autres thèmes du développement durable - la pollution de l'air, la fluidité du trafic, l'isolation thermique des logements, l'amélioration de l'habitat, la sécurité routière...
- Les approches « bruit urbain » : Les actions possibles en milieu urbain sont souvent limitées, il s'agit plutôt ici de pistes d'amélioration de l'environnement sonore ou d'isolation de façade.
- Les approches « bruit routier » : Les actions entreprises hors agglomération, il s'agit ici d'actions classiques de l'acoustique de transports, telles que celles utilisées pour la résorption de points noirs de bruit.

Les habitations en dépassement de seuils de bruit routier en Essonne sont très majoritairement incluses dans des secteurs fortement urbanisés, où les solutions lourdes de type écrans ne sont pas envisageables (habitats collectifs, proximité du bâti, accès aux propriétés).

Par ailleurs, les acteurs de terrain sont multiples (Etat, Conseil régional, Conseil départemental, bloc communal, bailleurs sociaux...) et les problèmes de nuisances sonores sont la plupart du temps liés à d'autres problématiques (isolation thermique, trafic important, vitesse excessive, urbanisation incohérente...).

Ainsi, le Conseil départemental de l'Essonne a souhaité mettre en avant des approches plus globales de requalification urbaine et d'amélioration de l'habitat dans le cadre de ce premier PPBE, en prenant en compte les possibilités globales de son budget.

Par ailleurs, le Conseil départemental de l'Essonne a souhaité mettre en place une politique plus volontariste pour la protection des occupants des bâtiments départementaux, même si cela va au-delà des contraintes réglementaires, dans un souci d'exemplarité et de rénovation cohérente de son parc immobilier.

ESTIMATION DE LA DIMINUTION DU NOMBRE DE PERSONNES EXPOSEES AU BRUIT

Il est à noter sur les deux routes nationales que, de manière réglementaire et vu l'évolution des méthodologies de calcul de dépassement de seuil, les populations exposées au bruit sont bien plus faibles.

RN20		RN7	
Commune	POP en dépassement de seuil	Commune	POP en dépassement de seuil
ARPAJON	126	ATHIS-MONS	658
AVRAINVILLE	2	CORBEIL-ESSONNES	425
BALLAINVILLIERS	210	EVRY	49
BOISSY-SOUS-SAINT-YON	94	GRIGNY	2
CHAMPLAN	34	JUVISY-SUR-ORGE	456
CHILLY-MAZARIN	7	PARAY-VIEILLE-POSTE	343
EGLY	143	RIS-ORANGIS	1789
LA VILLE-DU-BOIS	329	VIRY-CHATILLON	894
LINAS	218		
LONGJUMEAU	328		
LONGPONT-SUR-ORGE	108		
MASSY	262		
MONTLHERY	453		
OLLAINVILLE	3		
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	140		
SAULX-LES-CHARTREUX	219		

Nb communes	Total pop	Nb communes	Total pop
16 communes	2677	8 communes	4617

Cependant, les mesures proposées dans ce PPBE ont pour objectif d'améliorer la situation acoustique des riverains des zones prioritaires recensées dans les études préalables. Cela correspond à :

- environ 10 100 personnes dans les zones prioritaires, hors RN7 et RN20,
- environ 5 800 personnes dans les zones prioritaires de la RN7 et de la RN20,
- environ 9 000 personnes supplémentaires correspondant aux habitants des secteurs définis comme non prioritaires.

Ces mesures (transports collectifs, sensibilisation...) permettront également de réduire le bruit de manière plus générale en Essonne, mais aucune estimation du nombre de personnes en bénéficiant n'a été réalisée.

PRISE EN CONSIDERATION DE GRANDS PROJETS STRUCTURANTS EN ESSONNE

Le PPBE, décliné ci-dessus, a pour objectif de mettre en œuvre des stratégies permettant de réduire les nuisances sonores subies par les riverains des routes départementales, au moment de la publication de ce plan.

Cependant, un certain nombre de grands projets structurants vont se développer en Essonne, à plus ou moins long terme, et il paraît donc nécessaire de faire un point sur les principaux projets qui pourront avoir un impact en matière de nuisances sonores. Certains projets peuvent augmenter les risques de nuisances futures (circulation plus importante, construction de nouveaux logements aux abords de sources de bruit...), alors que d'autres projets pourraient être propices à une diminution du bruit (création de transport en commun, schémas d'aménagement, requalification urbaine...).

1. Le Réseau Grand Paris Express en Essonne

L'Essonne est principalement concernée par les lignes 14 et 18 du réseau du Grand Paris Express et comptera six gares sur son territoire : Aéroport d'Orly, Massy Opéra, Massy TGV, Palaiseau, Orsay Gif, CEA Saint-Aubin.

La ligne 15 sud présente également un intérêt pour une partie des Essonnais dans la mesure où cette rocade permettra de rejoindre des pôles d'emplois de l'Est et de l'Ouest parisien sans passer par Paris via des correspondances avec les RER B (gare d'Arcueil - Cachan), RER C (gare des Ardoines) et RER D (gare de Vert de Maisons).

Au-delà de l'amélioration significative de la desserte des quartiers et sites qui seront desservis (desserte du plateau de Saclay, alternative au RER B à Massy, désenclavement de Massy Opéra.), la création de ce réseau va induire des changements importants pour les déplacements quotidiens dans le Sud francilien au regard notamment des temps de parcours prévus.

2. L'aménagement du plateau de Paris-Saclay

Le territoire de Paris-Saclay, qui regroupe 27 communes concentre un potentiel économique et scientifique remarquable : 430 000 habitants, 265 000 emplois, 15 % de la recherche française, 300 laboratoires... La création d'une Opération d'Intérêt National (OIN) a conforté le développement de ce pôle scientifique, universitaire et économique d'envergure nationale, afin d'en faire un bassin de vie attractif et un cluster de rang mondial.

Le projet d'aménagement initial comprend une programmation totale de 1 714 000 m² sur 562 hectares, répartie entre 550 000 m² de programmes d'enseignement supérieur et de recherche réalisés dans le cadre du plan Campus, 560 000 m² de locaux pour entreprises, 360 000 m² de logements familiaux et 158 000 m² de logements étudiants, auxquels s'ajoutent 86 000 m² de services, commerces et équipements publics de quartier⁵³. Il se divise en deux parties : la ZAC autour de l'École polytechnique, sur la commune de Palaiseau ; la ZAC du Moulon, autour de Supélec, sur les communes de Gif-sur-Yvette, Orsay et Saint-Aubin. Les locaux pour l'enseignement supérieur visent essentiellement à accueillir les grandes écoles ayant fait le choix de déménager à Paris-Saclay, comme l'École centrale ou Télécom ParisTech. Par ailleurs, la loi du 3 juin 2010 instaure une zone de protection naturelle, agricole et forestière (ZPNAF) de plusieurs milliers d'hectares.

Toutefois, le projet initial a connu des évolutions et pourrait en connaître d'autres. Une troisième ZAC a été créée le 27 juin 2014 à Satory (Versailles), en vue de la construction de 230 000 m² de locaux consacrés aux activités industrielles ainsi que 3 000 logements⁵⁴. En outre, des études sont actuellement en cours pour déterminer l'opportunité d'un projet d'aménagement à Saint-Quentin-en-Yvelines, dans la partie ouest de Paris-Saclay⁵⁵.

3. Le pôle d'Orly

La démarche partenariale engagée par les Départements de l'Essonne et du Val-de-Marne pour un projet d'aménagement et de développement du Pôle d'Orly a notamment permis de fédérer l'ensemble des acteurs concernés autour d'orientations fortes exprimées dans le cadre, d'une part, de la contribution au débat métropolitain, et d'autre part de la charte de développement durable.

Une commission sur l'avenir d'Orly a été mise en place et un Contrat de Développement Territorial a été lancé, incluant les communes essonniennes concernées.

4. L'aménagement de la BA217 à Brétigny

Après le départ des services de l'Armée, la désaffectation d'une grande partie de la plate-forme aéroportuaire de la BA 217 de Brétigny-sur-Orge et la levée du PEB, cet ensemble de plus de 750 ha constitue désormais l'un des plus vastes sites potentiels d'aménagement de l'Île-de-France et l'une des réserves foncières les plus importantes. La mise en oeuvre du contrat de redynamisation du site de Défense (CRSD) doit permettre de recréer les conditions du développement d'activités et d'emplois sur ce territoire. Les premières études pré-opérationnelles, notamment la mise en place d'un observatoire des trafics, vont être lancées en septembre 2019

5. Le projet Val Vert / Croix Blanche

Le projet d'aménagement Val Vert / Croix Blanche (projet de la cité de l'habitat intelligent et durable) est un projet intercommunal de développement économique qui valorise les trois piliers du développement durable. Desservi par un réseau routier national (Francilienne) et départemental (RD19), il s'appuie à la fois sur un parc d'activités commerciales à requalifier et sur une nouvelle Zone d'Aménagement Concerté de 60 ha qui intégrera des exigences environnementales fortes, ainsi qu'un projet en lien avec l'agriculture.

6. L'hippodrome de Ris Orangis

Un projet urbain ambitieux constitué d'un cluster sport / loisirs et d'activités commerciales et récréatives en lien avec le développement du sport.

L'aménagement de ce site doit permettre d'améliorer sa desserte en transports en commun et d'atténuer les effets de coupure (A 6, N 104), avec notamment : la création d'une gare sur le T12

Express (Tram-Train Massy – Evry-Courcouronnes) ; la réalisation d'une passerelle de franchissement de l'A 6 pour assurer une connexion au tissu urbain proche et à la gare RER d'Orangis – Bois de l'Epine ; ainsi que le réaménagement de celle-ci. Ce projet devait également accélérer la mise en œuvre du Schéma Directeur pour le renforcement du RER D.

7. Des secteurs de renouvellement et de requalification

Au-delà des actions et des investissements déjà réalisés pour sortir du gué les quartiers les plus en difficulté (Programme national de rénovation urbaine et Programme national de requalification des quartiers anciens dégradés notamment), un vaste programme de renouvellement urbain et de relance de l'habitat doit permettre de combiner densification et requalification des tissus urbains déjà constitués. Ce développement devra être avant tout qualitatif et constituer un frein à la poursuite de l'étalement urbain vers le sud, autour d'enjeux majeurs en termes de requalification urbaine, sociale et économique.

- Corridor A 6 / RN 7 / Seine : Reconversion de friches industrielles (Docks des Alcools, LU) ; Densification de secteurs résidentiels et renouvellement urbain (Evry-Courcouronnes, Corbeil-Essonnes, Grigny) ; Affirmation de la fonction urbaine (Viry-Châtillon, Grigny, Ris-Orangis) ; Requalification de la RN 7...
- Pôle d'Orly : Densification des tissus urbains constitués, notamment dans les futurs secteurs ouverts au renouvellement urbain par le PEB révisé et non soumis aux nuisances sonores ; Renforcement de la mixité fonctionnelle et urbaine du pôle ; Plus grande perméabilité des différents quartiers de ville et des zones économiques ; Valorisation des franges de la plateforme aéroportuaire...
- Val d'Yerres : Densification maîtrisée des tissus pavillonnaires et renouvellement urbain des secteurs en « politique de la ville » ; Renforcement de la mixité fonctionnelle (habitat, commerces, équipements...) ; Intégration des contraintes posées au renouvellement urbain (sites classés, champs d'expansion des crues, etc.) et préservation des paysages du territoire...

GLOSSAIRE

CIDB	Centre d'information et de documentation sur le bruit
CSB	Carte stratégique du bruit
DATA C	Direction de l'animation du territoire et de l'attractivité et des contrats
dB	Décibel
DCMB	Direction de la construction et de la maintenance des bâtiments du Conseil départemental de l'Essonne
DDT	Direction Départementale des Territoires
DENV	Direction de l'environnement du Conseil départemental de l'Essonne
DIV	Direction des Infrastructures et de la Voirie Départementale
DPE	Diagnostic de performance énergétique
ENS	Espace naturel sensible
EPCI	Etablissement public de coopération intercommunale
ICPE-A	Installation classée pour la protection de l'environnement, soumise à autorisation
Ile de France Mobilités	Autorité Organisatrice de la Mobilité en Ile de France
Lday	Level day (niveau de bruit jour)
Lden	Level day evening night (niveau de bruit moyenné en journée)
Ln	Level night (niveau de bruit nuit)
MDD	Mission développement durable
MDS	Maison départementale des solidarités
ONF	Office national de la forêt

PATDME	Plan d'actions pour un transport durable des marchandises en Essonne
PDA	Plan de déplacement des agents
PLU	Plan Local d'Urbanisme
PMI	Protection maternelle infantile
PNB	Point Noir de Bruit
PPBE	Plan de prévention du bruit dans l'environnement
SCOT	Schéma de cohérence territoriale
SDD	Schéma départemental des déplacements
SDDCD	Schéma Directeur Départemental des Circulations Douces
SDE	Schéma directeur de l'énergie
SDENS	Schéma départemental des Espaces Naturels Sensibles
SDI	Schéma directeur de l'Immobilier
SDVD	Schéma directeur de la voirie départementale
SPTC	Site propre de transport en commun

Le PPBE des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an s'accompagne d'un document représentant les 13 annexes cartographiques suivantes :

- Annexe 1 : Carte du réseau des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 2a : Carte de type A du bruit routier sur 24h Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 2b : Carte de type A du bruit routier nocturne Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 3 : Carte de type B des secteurs affectés par le bruit des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 4a : Carte de type C des zones de dépassements de seuil sur 24h Lden des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 4b : Carte de type C des zones de dépassements de seuil nocturne Ln des routes départementales de plus de 3 millions de véhicules par an
- Annexe 5 : Carte des bâtiments départementaux en zone de dépassement de seuils
- Annexe 6 : Carte des zones potentielles de calme ($L_{dn} < 55dB(A)$)
- Annexe 7 : Carte des zones de ressourcement (ENS et domaines départementaux)
- Annexe 8 : Carte des secteurs prioritaires RN7/RN20
- Annexe 9 : Carte des secteurs non prioritaires RN7/RN20
- Annexe 10 : Carte des secteurs prioritaires hors RN7/RN20
- Annexe 11 : Carte des secteurs non prioritaires hors RN7/RN20
- Annexe 12 : Carte de synthèse
- Annexe 13 : Carte des impacts sanitaires pour le bruit cumulés pour la zone dense de l'Essonne



— TERRE D'AVENIRS —

Département de l'Essonne
Boulevard de France
Évry-Courcouronnes
91012 Évry cédex