

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement intercommunal (PPBEi)

Contribution Enjeux et Objectifs



Sommaire

Avant-propos	3
Zones bruyantes et Enjeux associés	4
I. Localisation des zones bruyantes.....	4
II. Hiérarchisation des zones bruyantes	5
III. Prise en compte des zones bruyantes non répertoriées dans les CSB de référence	6
IV. Établissement d'une liste des priorités.....	7
V. Plan d'actions coordonnées de réduction et / ou de protection contre le bruit	7
Zones calmes	9
Participation des habitants	10
Conclusion	11



Avant-propos

Ce document fait suite à la Contribution du Codesq aux Etudes Préalables du PPBEi de SQY.

Dans ce premier document, le Codesq a attiré l'attention sur des particularités du territoire ou des sujets qui méritent une attention particulière.

Dans cette seconde partie, nous proposons :

- une démarche qui permet une **hiérarchisation des secteurs à enjeux prioritaires** afin que les attentions soient accordées aux populations qui subissent les nuisances les plus importantes,
- un **plan d'actions coordonnées** pour résorber au maximum les nuisances sonores subies,
- une démarche communautaire à engager pour localiser et hiérarchiser les **zones calmes à préserver**.

Zones bruyantes et Enjeux associés

Dans la première partie de sa contribution « Contribution aux Etudes Préalables », le Codesq a insisté sur la nécessité de prendre en compte la multi-exposition aux nuisances sonores ou nuisances cumulées : bruits routier, ferré, aérien et industriel.

Le Rapport d'étude publié en Février 2019 par Bruitparif « Impacts sanitaires du bruit des transports en Ile de France », montre l'importance de considérer l'ensemble des sources de bruit pour la détermination des nuisances sonores et de leurs impacts notamment sanitaires. Cela confirme la pertinence de notre interpellation dans notre Contribution « études préalables » sur la multi-exposition.

Sur un territoire comme SQY où les « corridors » ferré et routier sont proches, la prise en compte des nuisances cumulées s'impose car :

- Dans ces zones, la population est exposée à de multiples sources de bruits qui s'additionnent et augmentent le niveau sonore, l'impact sanitaire est d'autant plus important,
- La population exposée à des sources de bruits routiers, ferrés, aériens ou industriels, dont le niveau est en-deçà des limites réglementaires, peut subir des nuisances cumulées supérieures à ces limites, du simple fait de les cumuler : d'où une population en situation de multi-exposition plus importante.

Nous déplorons que dans cette phase de PPBEi, il ne puisse être possible d'utiliser des cartographies de Bruit Cumulé, telles que celles utilisées dans l'étude Bruitparif mentionnées ci-dessus.

Nous insistons sur la nécessité de prendre en compte la multi-exposition à toutes les nuisances sonores : trafic routier, trafic ferré, trafic aérien et bruits industriels des ICPE.

I. Localisation des zones bruyantes

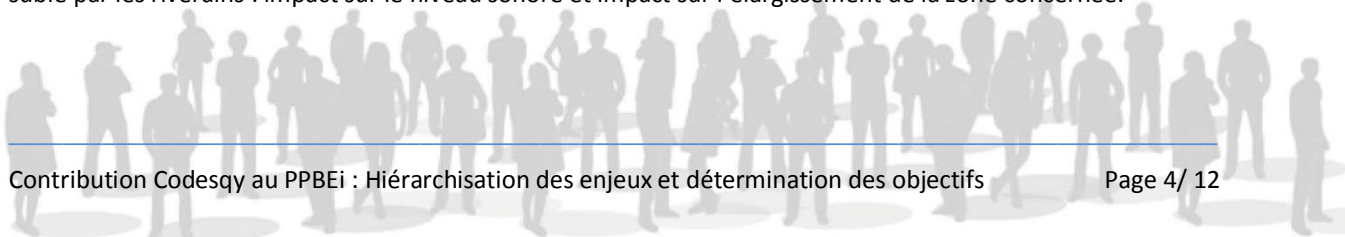
La cartographie actuellement disponible permet d'identifier les zones bruyantes en terme de bruit routier et ferré.

Nous proposons que les nuisances aériennes des aérodromes de Toussus-Le Noble, Saint-Cyr-l'Ecole, Chavenay-Villepreux, Beynes-Thiverval et Vélizy-Villacoublay soient examinées.

En attendant la prochaine échéance du PPBEi qui devrait voir apparaître les cartographies multi-expositions, nous préconisons qu'une attention particulière soient portée aux 2 zones critiques répertoriées dans notre première contribution (Études Préalables) : Quartier du Bois des Roches à Magny-les-Hameaux et Zone gare Plaisir-Grignon.

D'autre part, le territoire comprend plusieurs sites ICPE dont la nuisance sonore est importante, et ressentie par les habitants qui s'en plaignent.

C'est le cas à La Verrière (Société Syme N° 65.08843), des mesures sont actuellement en cours (fin Avril 2019), elles devraient permettre de déterminer l'impact supplémentaire (aux bruits ferré et routier) de la nuisance subie par les riverains : impact sur le niveau sonore et impact sur l'élargissement de la zone concernée.



Nous avons signalé d'autres sites :

- Société de terrassement à proximité de la déchetterie Sepur à Plaisir,
- Société Guy Dauphin Environnement n° 65.03332 à Magny-les-Hameaux,
- Groupes électrogènes mis à disposition de SFR 15 rue Denis Papin à Trappes,
- Société Estival prototypes à Voisins-le-Bretonneux.

Nous proposons d'agir rapidement sur ces nuisances non négligeables notamment quand elles se cumulent avec les nuisances ferrées et /ou routières et sans attendre la prochaine échéance du PPBEi, c'est pourquoi nous proposons au § III ci-après le plan d'actions coordonnées correspondant.

II. Hiérarchisation des zones bruyantes

Les Cartes Stratégiques de Bruit (CSB) de référence pour l'établissement de ce PPBEi permettent de lister les zones en dépassement des valeurs limites et de déterminer la population exposée aux bruits routiers et ferrés.

Ces zones en surexposition par rapport aux Valeurs Limites (VL) réglementaires devront être clairement identifiées comme telles, pour mettre en garde les aménageurs de ne pas construire dans ces zones hors limites. Il appartient à la C.A. de mettre en place des mécanismes d'information à destination des aménageurs, voire d'interdiction de construction.

Pour éviter de générer des zones de conflits, il faudrait que le PPBEi soit en référence des documents de planification PLU, PDU, PLH. Par ex. : ne pas autoriser des constructions de logements dans des zones identifiées bruyantes.

C'est le premier enjeu de ce plan.

Le second enjeu est de lancer un plan d'actions pour réduire les nuisances subies par la population ; la priorisation des travaux de réduction des nuisances sonores requiert la hiérarchisation des zones par rapport aux impacts sanitaires subies par la population : niveau de bruit et population concernée.

En l'absence de cartographie multi-exposition, nous préconisons l'emploi de la méthode de **l'Indice Agrégé de population exposée**, proposé par Bruitparif dans sa « Trame de rédaction de PPBEi ».

Cette méthode permet de prendre en compte les nuisances routières et ferrées cumulées du territoire et de tenir compte de l'importance des dépassements constatés. Elle devra intégrer les zones en multi-expositions mentionnées au paragraphe précédent.

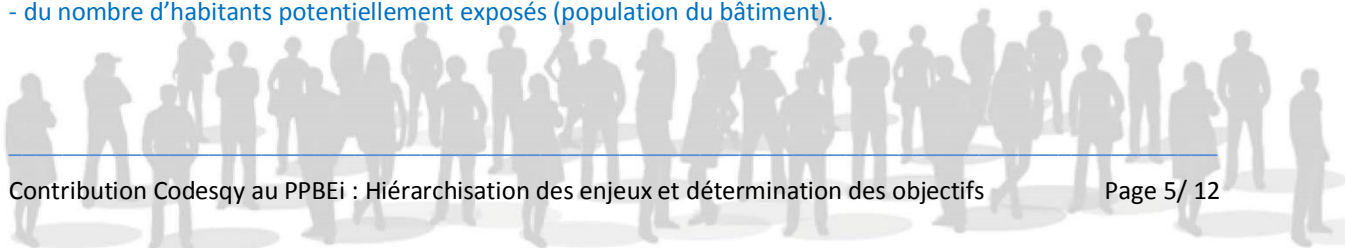
Le Codesq estime que cette approche doit être utilisée dans ce PPBEi au minimum pour les quartiers où les habitants sont les plus exposés de SQY (corridors ferrés et routiers proches) c'est-à-dire :

- La Verrière,
- Coignières,
- Les Clayes-sous-Bois,
- Trappes.

Extrait du guide Bruitparif :

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

III. Prise en compte des zones bruyantes non répertoriées dans les CSB de référence

Sauf travaux récents dont nous nous n'aurions pas connaissance, les zones de multi-exposition (routier, ferré, aérien et ICPE) ne sont pas prises en compte. Le Codesq en a identifié et mentionné quelques-unes dans sa contribution « Etudes Préalables » :

Route + Fer + ICPE : La Verrière, Trappes, Plaisir,

Route + Aérien + ICPE : Magny-Les-Hameaux,

Route ou Fer + Aérien : Montigny-le-Bretonneux, Voisins-le-Bretonneux, Plaisir.

Nous nous permettons de rappeler que les études d'impacts sanitaires (OMS & Bruitparif) mentionnent que les nuisances aériennes ont un impact 2 à 3 fois plus important sur la population que les autres sources à Lden équivalent et que les indicateurs Lden et Ln ne suffisent pas pour caractériser la gêne subie : ils doivent être complétés d'indicateurs événementiels : fréquence, puissance et émergence.

Quant aux ICPE, c'est l'émergence du bruit de l'ICPE qui est le critère sanitaire reconnu (6 à 3 dB selon la situation).

Il est important de prendre en compte les plaintes des riverains concernés et d'apporter des éléments de réponse plutôt que de les ignorer.

Le Codesq propose que des travaux soient engagés avec Bruitparif pour définir dans les meilleurs délais une cartographie des nuisances cumulées pour ces sites. Il peut être nécessaire d'obtenir des indications de nuisances des ICPE : soit auprès de l'autorité de tutelle (la préfecture) soit par des relevés Bruitparif.

L'étude des cartographies produites devrait permettre facilement et rapidement d'appréhender les niveaux de nuisances sonores cumulées et de classer les différents sites dans la hiérarchie définie au paragraphe précédent.

IV. Établissement d'une liste des priorités

L'utilisation des données d'indice agrégé par maille permet de hiérarchiser les secteurs à enjeux préalablement listés et d'établir une liste de priorité.

A établir par sources de bruit, pour identifier le gestionnaire de l'infrastructure, le pollueur.

Puis faire la synthèse

Synthèse des zones à enjeux par ordre de priorité pour l'ensemble des sources de bruit

Description de la zone	Gestionnaire de l'infrastructure	Indice de population impactée	Hiérarchisation des zones
A.			
B.			
C.			
D.			
E.			
F.			

V. Plan d'actions coordonnées de réduction et / ou de protection contre le bruit

L'étude des « impacts sanitaires du bruit des transports en Île-de-France » est basée sur la cartographie CSB. Elle chiffre les conséquences sanitaires, qu'elle quantifie à 1 774 années de vie en bonne santé perdues par an à SQY.



D'autres études chiffrent les conséquences socio-économiques, notamment celle du Conseil National du Bruit (CNB) en collaboration avec l'ADEME et Bruitparif - Juin 2016). L'évaluation conduite au niveau de l'Île-de-France établit que les coûts occasionnés par les bruits représentent 16.2 Milliards d'euros par an

L'enjeu de la Prévention du Bruit est significatif ; Il s'agit bien de préserver la santé des habitants impactés et de limiter les dépenses associées au bruit.

Réussir le PPBEI de SQY c'est :

- Avant tout d'avoir une identification pertinente des zones bruyantes prioritaires, objet des paragraphes précédents,
- D'engager un chantier par zones prioritaires pour :
 - o caractériser les sources de bruit (trafic) et valider les données de cartographie (niveau sonore),
 - o analyser finement les bruits : roulement, vitesse, type de véhicules, type de mouvements (à-coups, chocs, ...),
 - o identifier des solutions évidentes (chaussée dégradée, ...).

Nous ne pensons pas que ce type de chantier puisse se faire dans le seul cadre de l'élaboration d'un PPBEI.

Ce type de travail doit se faire :

- avec des représentants des autorités gestionnaires de ces « sources des bruits » (Département, Etat, SNCF Réseaux, exploitant des aéroports et industriels),
- des experts des domaines bruits et type de bruits,
- les ingénieurs SQY et des communes,
- des représentants de la population,
- l'équipe (administratifs et élus) en charge du chantier.

Ces études permettront d'aborder le sujet des responsabilités et d'appliquer de façon juste, le principe pollueur-payeur adopté en 1972 par l'OCDE

Les plans d'investissement en solutions pourront être évoqués dès lors que le problème sera bien posé et toute réduction à la source faite, ...

En l'état actuel de ses connaissances, le Codesq peut citer quelques exemples de solution pertinentes pour le trafic routier :

- veiller à la qualité des chaussées,
- inciter au respect des niveaux sonores des véhicules,
- fluidifier le trafic : supprimer les feux sur les trafics traversant, mettre en place une vitesse modulée sur ces mêmes tronçons, ...
- ... d'autres idées sont fournies dans la contribution du Codesq « mobilités innovantes ».



Zones calmes

Les études préalables de ce PPBEi ont permis d'identifier de nombreuses zones calmes qu'il serait pertinent de préserver.

Le Codesq propose d'identifier immédiatement **toutes les zones** boisées (N), agricoles (A), maraichères (UN), Espaces Boisés Classés (EBC) ainsi que les cœurs des vieux villages et hameaux comme **zones calmes** à préserver.

Ceci fait apparaître un potentiel énorme pour SQY et nous préconisons que ce potentiel soit exploité :

- En déclarant « SQY Territoire Calme » et en initialisant avec ce PPBEi un plan de définition et protection de ce territoire,
- En préservant les zones définies par une réglementation sur l'installation d'activités bruyantes, la circulation de véhicules bruyants (une occasion de réglementer la circulation des quads et autres véhicules bruyants),
- En lançant un programme de définition des objectifs de ces zones :
 - o Répit sonore et ressourcement respiratoire et olfactif des forêts,
 - o Zones dédiées pour les jeux d'enfants, ... le repos des seniors, ...
 - o ...
- En initialisant une collaboration avec les propriétaires pour les associer à la démarche ou leur permettre d'exprimer la leur,
- En initialisant un travail avec les autorités et utilisateurs des aérodromes afin de définir (voire à créer) des corridors à protéger des nuisances aériennes,
- ...

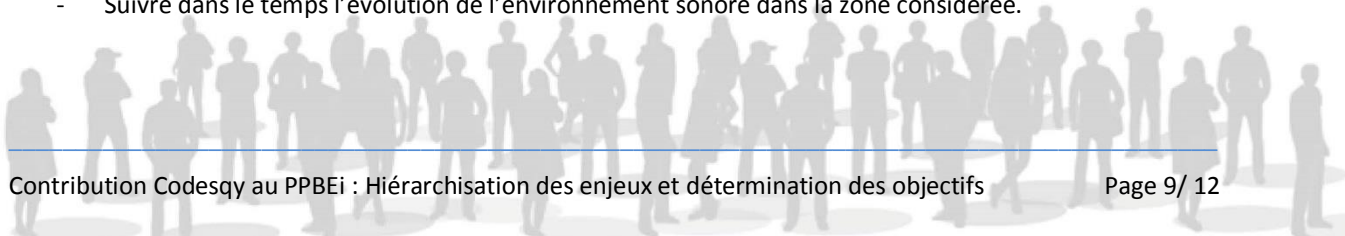
Bref, faire de SQY un territoire innovant dans la lutte contre l'impact des nuisances sonores en accueillant toutes les personnes, qui veulent se ressourcer et elles sont nombreuses en Ile de France !

Une opportunité pour développer le tourisme « doux » sur notre territoire riche d'histoire (Port-Royal des Champs, Commanderie des Templiers, ...) de paysages remarquables (Vallées de la Bièvre et de la Mérançaise, Colline Revanche, forêts (Sainte Apolline, ...) et plaines agricoles (Plaine de Versailles).

Toutes ces actions sont en parfaite cohérence avec les engagements de La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines qui est membre du Réseau français des Villes-Santé de l'OMS depuis 2006 et également membre du Bureau de l'association (Secrétariat adjoint).

La documentation Bruitparif pourra être une source de préconisations simples pour mettre en valeur et assurer dans le temps la qualité acoustique de ces espaces (Source 2013-02-26 Bruitparif page 49) :

- Limiter les nuisances sonores liées à d'éventuels projets d'infrastructures ;
- Apaiser les circulations existantes alentours et mettre en place des moyens renforcés de lutte contre les émergences de bruit liées aux passages de 2 roues motorisées bruyants, livraisons... ;
- Prendre en considération l'existence de zones calmes dans les documents d'urbanisme, en particulier dans le rapport de présentation des PLU ;
- Indiquer l'existence de ces zones, in situ, par des panneaux d'information précisant que l'environnement sonore est à préserver et rappelant les principes de comportement à respecter ;
- Si la zone retenue est un espace vert de la collectivité, veiller à une utilisation raisonnée des matériels d'entretien des espaces verts, opter pour des matériels non bruyants, électriques lorsque cela est possible...;
- Suivre dans le temps l'évolution de l'environnement sonore dans la zone considérée.



Participation des habitants

Ce PPBEi doit permettre :

- de lancer des actions de protection des populations les plus exposées aux nuisances sonores,
- de maîtriser la génération de ces nuisances,
- de définir les zones Calmes à préserver, voire à créer,
- d'exploiter le potentiel de SQY en terme de ressourcement de l'humain et de la faune.

Les habitants et associations doivent être associés à cette démarche.

Nous proposons que:

- la consultation du Public, prévue sur 2 mois soit faite avec annonce préalable de 15 jours et sous format papier et électronique, tant pour la publication que pour la collecte des commentaires,
- le plan d'action et sa progression fasse l'objet d'une publication annuelle,
- les habitants « concernés » soient associés aux différents chantiers (zones d'actions prioritaires et zones calmes).

Le Codesq propose de créer sur SQY un Conseil Participatif de l'Environnement Sonore dès le lancement du PPBEi qui aurait pour mission d'accompagner les équipes administratives dans leurs travaux et d'apporter aux élus les recommandations à prendre en compte pour répondre à l'attente des habitants.

Cette instance pourrait aussi contribuer à la gestion de dossiers « nuisances » au niveau de l'agglomération :

- suivi des grands chantiers comme le recouvrement de la RN10, impact bruit de la L18,
- prise en compte d'autres sources de bruit : milieu professionnel, écoles, voisinage,
- réglementation sur certains bruits de voisinage (motos, quads, ...)



Conclusion

Nous avons mentionné dans notre première contribution « études préalables » :

- L'attention particulière à porter aux aérodromes de proximité : SQY doit accompagner les autorités et associations qui travaillent à la réduction des nuisances,
- L'attention à apporter aux établissements sensibles des zones prioritaires ou aux limites des nuisances tolérées,
- Des thèmes à suivre avec vigilance : aménagement et urbanisation, l'île de loisirs, espaces forestiers.

Ces rubriques méritent d'être détaillées mais nous n'avons pas les informations suffisantes pour en dire plus actuellement ; le Codesq est prêt à participer à une ou plusieurs réunions de travail dédiées.

Les membres du groupe PPBEi du Codesq confirment leur disponibilité pour participer à la finalisation du PPBEi et à fournir toute explication complémentaire souhaitée.

Nous nous permettons d'insister sur :

- L'importance de veiller à bien **identifier** toutes les sources de bruit du périmètre PPBEi et de bien les **caractériser**,
- De prendre le temps de bien **poser les problèmes de nuisances** avant de lancer les solutions, en associant tous les acteurs potentiels, y compris les habitants,
- Pour les **zones calmes**, de définir une stratégie de leur **préservation** et de l'opportunité de valoriser le potentiel « **fournisseur de ressourcement** » du territoire.

Les dernières études d'impacts sanitaires (OMS, Bruitparif, ...) montrent que les études précédentes avaient sous-estimé les impacts sanitaires et recommandaient vivement de durcir les préconisations en baissant les seuils critiques !

Profitons de cette démarche de PPBEi pour agir rapidement et avec pertinence pour le bien-être « sanitaire » des Saint-Quentinois

Que le territoire de SQY, avec sa composante « Verte & Bleue », renforce son attractivité en préservant son cadre de vie exceptionnel de l'agression de toute nuisance sonore, pour proposer à ses habitants de vivre dans un environnement sonore maîtrisé et apaisé.

Contact - Service Coordination CODESQY

01 30 96 96 93 - codesqy@sqy.fr

Télécharger les publications du Codesqy :

www.sqy.fr/codesqy

CONSEIL DE DÉVELOPPEMENT DE SAINT-QUENTIN-EN-YVELINES

1, rue Eugène-Hénaff - BP 10 118 - 78192 Trappes Cedex

Tél. : 01 30 96 96 93 - codesqy@sqy.fr

