

Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement des routes départementales



**Routes départementales de plus
de 3 millions de véhicules / an**

P.P.B.E. 2ème et 3ème échéance 2018 - 2023

BILAN DE LA CONSULTATION PUBLIQUE



Introduction

Contexte réglementaire

La **Directive européenne 2002/49/CE** du 25 juin 2002 modifiée par les directives européennes 2015/996, 2020/367 et 2020/1226 sur l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement a pour vocation de définir une approche commune à tous les Etats membres de l'Union européenne visant à **éviter, prévenir ou réduire les effets nuisibles de l'exposition au bruit** dans l'environnement. Elle impose l'élaboration de cartes de bruit stratégiques (CBS) et de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

L'ambition de la Directive est aussi de garantir une **information des populations** sur les niveaux d'exposition au bruit, ses effets sur la santé, ainsi que les actions engagées ou prévues. L'objectif est de protéger la population, les zones calmes et les établissements scolaires ou de santé, des nuisances sonores excessives, et de prévenir l'apparition de nouvelles situations critiques.

La Directive européenne 2002/49/CE a été transposée dans le droit français par les articles L. 572-1 à L. 572-11 (partie législative) et R. 572-1 à R. 572-11 (partie réglementaire) du Code de l'environnement.

Les articles R. 572-1 à R. 572-11 du Code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour la réalisation des cartes de bruit stratégiques et des plans de prévention du bruit dans l'environnement qui en découlent.

Ainsi, le Département est responsable de l'élaboration du PPBE pour le réseau routier départemental dont il a la charge. En revanche, les cartes de bruit sont arrêtées et publiées par le Préfet de département.

L'article R. 572-9 du Code de l'environnement prévoit que le projet de PPBE fasse l'objet d'une mise en consultation du public d'une durée de deux mois. Cette dernière donne au public l'opportunité de prendre connaissance du projet et de présenter ses observations.

Au terme de cette consultation, conformément aux dispositions du Code de l'environnement, l'organe délibérant du Département peut arrêter le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE).

La présente note expose **les résultats de la consultation et la suite qui leur a été donnée**. Elle rend compte du déroulement de la démarche et de ses apports. Elle n'est pas synonyme d'évaluation puisqu'elle ne porte ni jugement de valeur, ni regard critique sur les observations énoncées. Elle ne vise pas non plus à répondre de façon immédiate et exhaustive aux demandes exprimées mais à voir comment elles peuvent être intégrées à la démarche et à travers des actions relevant du PPBE et des compétences du Département.

Cette note et le PPBE définitif seront tenus à la disposition du public.

Le projet de PPBE

Par délibération du 17 avril 2020, le Département des Yvelines a approuvé le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement 2^{ème} et 3^{ème} échéance sur son patrimoine routier qui fixe un plan d'action 2018-2023 après une phase de diagnostic.

Le réseau départemental concerné par le projet de PPBE (trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an) représente environ 572,5 km, dont 218 km sont des routes départementales avec un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an.

Ce projet PPBE a été élaboré sur la base des cartes de bruit établies par l'Etat et mises à disposition par la Préfecture des Yvelines. Il vise essentiellement à prévenir les effets du bruit, à réduire, si nécessaire, les niveaux de bruit et à protéger les riverains, les établissements de santé et scolaires des niveaux de bruit excessifs. Chacune des zones à enjeu fort identifiées dans le cadre du PPBE fera l'objet d'une ou plusieurs actions. Le plan d'actions du projet de PPBE s'articule autour de 7 axes :

- **Axe 1** : Favoriser le report modal au profit des modes de déplacements moins générateurs de bruit (développer la pratique du vélo, renforcement de l'attractivité des transports en commun de surface lourds, amélioration de l'offre bus, développement de l'intermodalité, aide à la mobilité des personnes),
- **Axe 2** : Modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres villes (aménagement visant à modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres villes, aménagements en faveur de la modération de la vitesse comme l'abaissement de la vitesse de 80 à 70 km/h sur certaines sections),
- **Axe 3** : Agir sur les sources de bruit routier (mise en place de protection à la source ou de protection de riverain dans le cadre des projets neufs, suivi de l'efficacité des dispositifs de protection, rénovation du revêtement routier et rénovation d'écrans),
- **Axe 4** : Développer une politique d'éco-mobilité du Département (travail à distance, écoconduite, flotte automobile électrique),
- **Axe 5** : Agir sur l'isolation phonique des bâtiments départementaux sensibles : les Collèges (2 collèges concernés avec proposition de la réalisation de 2 études acoustiques pour vérifier les niveaux de bruit pour un montant estimé à 40 000 €),
- **Axe 6** : Améliorer le confort des logements sociaux et agir sur les quartiers en politique de la ville (notamment via le programme Prior'Yvelines),
- **Axe 7** : Consolider la connaissance de l'environnement sonore du Département (grâce notamment au partenariat avec BruitParif).

Il est à noter qu'aucune zone calme n'a été recensée le long du réseau routier départemental dans le cadre de ce projet de PPBE.

Mise à disposition du public

La consultation du public s'est tenue du **15 octobre au 15 décembre 2020**.

Cette consultation a permis au grand public et aux collectivités de donner avis et observations sur ce projet. Elle s'est effectuée principalement par la mise en ligne, à l'adresse www.yvelines.fr/ppbe des documents suivants :

- Le projet de PPBE,
- Le résumé non technique du projet de PPBE,
- La délibération du Conseil départemental du 17 avril 2020.

Le public a pu déposer ses commentaires via une messagerie dédiée (ppbe@yvelines.fr).

Ces documents ont également été mis à disposition du public à l'accueil de l'Hôtel du Département au 2 place André Mignot à Versailles, du lundi au jeudi de 9h00 à 18h00, le vendredi de 9h00 à 17h00. Le public a pu prendre connaissance de la teneur du projet de PPBE et consigner ses commentaires sur le registre ouvert à cet effet.

Ainsi, les avis et observations ont été recueillis au travers d'un registre papier et d'une boîte électronique dédiée. Le Département a également pris en compte les avis parvenus par courrier à l'adresse postale du Département dans la période de la consultation.



Page du PPBE sur le site internet des Yvelines

Modalités d'information du public

Cette consultation a été annoncée par voie de presse par encarts publiés dans le magazine départemental et la presse locale. La consultation a été annoncée par le quotidien « Les Nouvelles des Yvelines » le 30 septembre 2020 et par le quotidien « Le Parisien-Edition Yvelines » le 1^{er} octobre 2020.

Ces avis faisaient connaître les dates de la consultation ainsi que les lieux, jours et heures où le public pouvait prendre connaissance du projet et présenter ses observations sur le registre ouvert à cet effet ou sur la messagerie électronique dédiée.

Un courrier accompagné d'une affiche présentant les modalités de la consultation a également été envoyé à l'ensemble des mairies et Etablissements Publics de Coopération Intercommunale du Département pour affichage sur les panneaux administratifs et communication via les canaux d'information disponibles (réseaux sociaux, sites institutionnels ...).

Enfin, plusieurs sites internet ont évoqué la consultation du PPBE des Yvelines, dont celui de l'association BruitParif :

<https://www.bruitparif.fr/le-projet-de-ppbe-des-routes-departementales-des-yvelines-est-en-ligne/>

Mobilisation du public

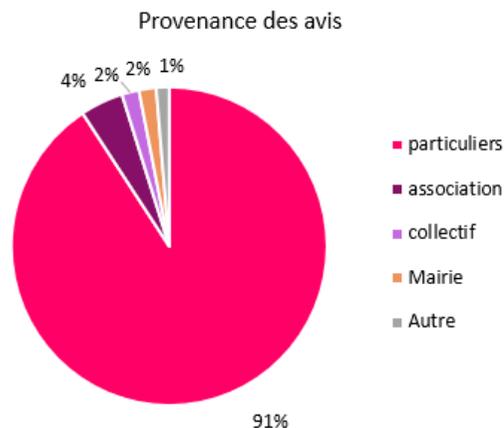
Nombre total de commentaires reçus

A l'issue de la consultation, **227 commentaires ont été répertoriés** via les différents moyens de recueil mis à disposition du public. Ils émanent de 242 observations tracées dont 15 inexploitables (doublons, messages tronqués, ...).

Outre les messages déposés via la messagerie dédiée, on dénombre deux commentaires écrits sur le registre mis à disposition du public à l'Hôtel du Département, deux courriers et deux mails parvenus hors boîte dédiée.

Répartition par type de contributeurs

Les commentaires sont issus de différents types de contributeurs (particuliers, associations, collectifs, mairies, ...).



Répartition géographique des contributeurs

Les observations émises se répartissent de la manière suivante sur les communes du Département (classement par ordre alphabétique).

Nombre de contributions selon les communes	
Achères	2
Aigremont	1
Andrésey	11
Auteuil	2
Bailly	1
Bois d'Arcy	3
Bougival	1
Buc	5
Chatou	2
Chavenay	1
Chevreuse	1
Conflans-Sainte-Honorine	14

Nombre de contributions selon les communes	
Ecquevilly	1
Elancourt	3
Fontenay-Saint-Père	1
Fontenay-le-Fleury	1
Gambais	2
Gambaiseuil	1
Guyancourt	1
Hardricourt	2
Jouars-Pontchartrain	14
Jouy-en-Josas	1
La Celle-Saint-Cloud	6
La Verrière	1
Le Chesnay-Rocquencourt	5
Le Mesnil-le-Roi	1
Le Mesnil-Saint-Denis	1
Le Pecq	2
Le Port-Marly	1
L'Etang-la-Ville	7
Le Vésinet	3
Mareil-sur-Mauldre	3
Marly-le-Roi	5
Maurecourt	1
Médan	10
Mézières-sur-seine	1
Mondreville	1
Montigny-le-Bretonneux	1
Noisy-le-Roi	5
Orgeval	6
Orphin	1
Plaisir	1
Poissy	3
Rambouillet	1

Nombre de contributions selon les communes	
Saint-Cyr-l'École	11
Saint-Germain-en-Laye	9
Saint-Léger-en-Yvelines	1
Saint-Rémy-lès-Chevreuse	1
Sartrouville	1
Septeuil	1
Soindres	1
Trappes	3
Vélizy-Villacoublay	5
Verneuil-sur-Seine	2
Vernouillet	1
Versailles	9
Vert	1
Vicq	1
Villennes-sur-Seine	1
Villepreux	2
Villiers-Saint-Frédéric	1
Viroflay	2

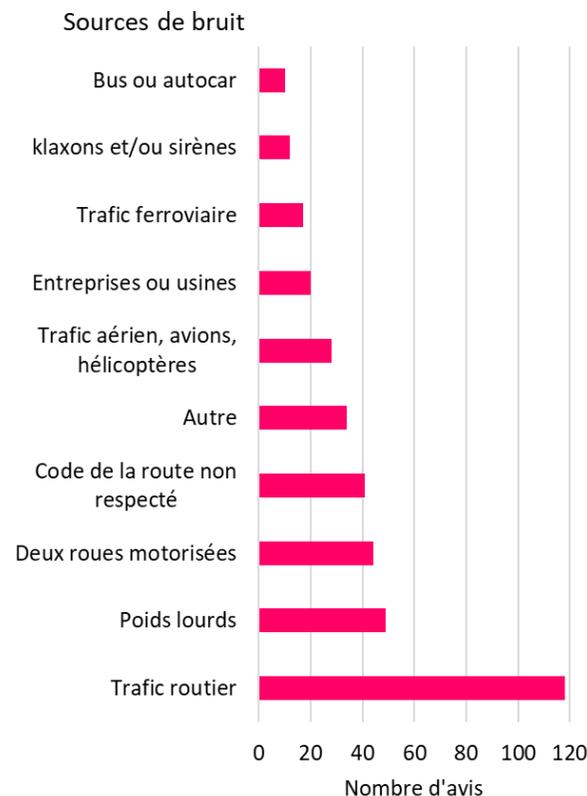
192 contributeurs ont indiqué une commune, regroupant **63 communes**. Les communes citées dans plus de 10 avis sont : Jouars-Pontchartrain et Conflans-Sainte-Honorine (14 avis) puis Andrésy, Saint-Cyr-l'École et Médan (11 à 10 avis).

Nature et contenu des observations émises par le public

Regard sur la totalité des observations

La majorité des contributions dénonce des nuisances sonores provenant de diverses sources. Toutefois, le trafic routier est la principale source de plainte avec 52 % des avis qui le mentionnent.

Les poids lourds (22 %), les deux roues motorisées (19 %), et le code de la route non respecté, comprenant notamment le dépassement des limites de vitesse ou des conduites inappropriées (18 %) sont également identifiés comme des sources de bruit non négligeables.



Cependant, toutes les sources de bruit évoquées ne font pas partie du périmètre du PPBE. Il convient de faire un premier tri pour séparer les questionnements liés au projet de PPBE des Yvelines des autres thématiques abordées, certaines n'ayant pas de lien direct avec le bruit lié aux infrastructures de transports terrestres.

Les observations liées au PPBE concernent :

- Des questionnements sur la méthode d'évaluation du bruit (remise en cause des données de trafic et de population, ...),
- Des demandes de précision sur les axes du PPBE, les aménagements prévus,
- Des propositions pour diminuer les nuisances sonores (isolation phonique des bâtiments, aménagement de pistes cyclables, revêtement des routes, ralentisseurs, contrôle des vitesses, transports en commun hybrides...),
- Des plaintes sur l'absence de propositions du PPBE dans certains secteurs ou des propositions insuffisantes,
- Des constats de nuisances sonores sur des routes concernées par le PPBE.

D'autres observations sont hors champ du PPBE et des compétences du Département :

- Des constats sur les nuisances sonores générées par les autoroutes (A86 et A13 par exemple), routes nationales (N12, N184, etc) et autres voies n'étant pas des routes départementales (rue de Versailles au Chesnay, etc),
- Des propositions pour diminuer les nuisances sonores sur les autoroutes, routes nationales et dans les centres-villes,
- Des plaintes sur les nuisances sonores engendrées par les voies ferrées (RER, trains de fret, etc),
- Des plaintes sur les nuisances sonores aériennes (aérodrome de Saint-Cyr-l'Ecole, de Chavenay ou de Toussus-le-Noble),
- Nuisances sonores des livraisons matinales,
- Nuisances sonores de voisinage,
- Nuisances sonores provenant des travaux,
- Nuisances provenant des sirènes de véhicules prioritaires,
- Plaintes sur des nuisances cumulées,

- Nuisances sonores provenant des deux roues,
- Nuisances sonores provenant d'usines ou d'entreprises.

L'analyse des observations fait apparaître une forte participation du public durant les deux mois de la consultation. Toutefois, sur la totalité des avis formulés, 137 concernent réellement des nuisances provenant des routes départementales (60%), les autres avis sortent du cadre du projet de PPBE.

Analyse des observations concernant les routes départementales

Les routes du département concernées par ces 137 observations sont variées. Elles sont explicitées dans le tableau ci-dessous.

Nombres d'observations par route	Routes concernées
1	D111, D117, D12, D121, D138, D145, D15, D153, D161, D183, D284, D446, D45, D48E, D57, D61, D928, D936
2	D112, D127, D129, D13, D179, D182, D23, D308, D311, D36, D906, D98
3	D386, D164, D76, D91, D983
4	D190, D191, D30, D58, D912
5	D10, D11, D321, D48, D7, D938
6	D113
7	D186
10	D154
11	D55
16	D307

La majorité des requêtes concerne la RD307 (au niveau de La Celle-Saint-Cloud, Le Chesnay-Rocquencourt, Bailly, Noisy-le-Roi et Mareil-sur-Mauldre), la RD55 (au niveau d'Andrézy et Maurecourt) et la RD154 (au niveau d'Orgeval, Médan et Vernouillet).

Quelques observateurs ont également fait part dans leur contribution d'autres nuisances ou gênes qu'engendrent ces infrastructures mais qui ne sont pas dans le périmètre du PPBE qui se concentre uniquement sur les nuisances sonores. En effet, l'insécurité a été mentionnée dans 21 avis, la pollution de l'air dans 17 avis et les vibrations dans 11 avis.

Pour réduire les nuisances sonores provenant des infrastructures départementales des propositions sont mises en avant par les contributeurs.

Propositions	% d'avis les mentionnant
Limiter la vitesse par la mise en place de radars, ralentisseurs, chicanes...	20
Mise en place de protections type plantation d'arbres ou isolation acoustique des bâtiments, ...	18
Mise en place d'écrans acoustiques, merlons, murs anti-bruit	17
Aménagement divers (pistes cyclables, ronds-points, ...)	17
Mise en place d'un revêtement acoustique sur la chaussée	15
Déviation de route ou interdiction de circuler (notamment pour les poids lourds)	12
Contrôler le bruit par la mise en place de radar de bruit, de contrôles de police plus fréquents ...	5

Concernant les RD les plus citées les observations relevés et les propositions d'actions sont les suivantes :

RD154	
Remarques	Propositions
Le projet de déviation de la RD154 va augmenter le trafic et le bruit sur plusieurs secteurs (avenue Montaigne, les rues Aristides Briand et Breteuil à Vernouillet, rue des vignes à Verneuil-sur-Seine, le village de Chapet, maisons de la sente des coings, le secteur des terres rouges avec un collège et une école maternelle)	Est-ce que l'installation de murs anti-bruit sera suffisante ? Aménager les boulevards de l'Europe et André Malraux plutôt que de faire la déviation.
Les centres villes de Verneuil et Vernouillet ne sont pas considérés comme des zones à fort enjeux or ils sont souvent pris en exemple dans le document, ce qui est incohérent.	Mesurer le bruit sur les communes concernées avant de faire le projet de déviation
A Médan le bruit devient invivable (rue des Aulnes, chemin vallée Goujon, sortie Nord de la commune). Les travaux d'aménagement prévus pour aller de Vernouillet jusqu'à Meulan font craindre que la situation actuelle ne se dégrade. La RD est fréquentée par beaucoup de poids-lourds et malgré cela elle reste absente dans le PPBE. Le renouvellement du revêtement et la plantation d'arbres ne sont pas suffisants.	Installer un mur anti bruit Refaire l'enrobé de la route Demande d'accompagnement pour installer des panneaux acoustiques
La commune d'Orgeval est concernée par quatre routes départementales dont la RD154 ayant un fort trafic et étant une forte source de nuisance sonore.	Faire une route semi-enterrée, un talus de terre, ou un mur anti-bruit au niveau du quartier des Feugères

RD55	
Remarques	Propositions
Beaucoup de bruit et de circulation au niveau du Boulevard Victor Schœlcher à Andrésy. Bruit insoutenable dans l'allée du Maine et rue Carnot à Andrésy provenant de la RD55, en pente. De plus, de nouveaux projets risquent d'augmenter la circulation sur cet axe (nouvelle liaison RN184 – RN190, exploitation du port d'Achères)	Installer un mur anti bruit limiter la vitesse à moins de 50 km/h avec un radar de vitesse et des feux Détourner les poids lourds vers des voies plus adaptées Réduction de la vitesse par des éléments au sol ou ralentisseurs Refaire le revêtement Amélioration des accès piétons et cyclistes Réaliser une campagne de mesure du bruit

RD 307	
Remarques	Propositions
<p>Bruit insoutenable avenue de Verdun et route de Mantes à La Celle Saint Cloud.</p> <p>Etonnement vis-à-vis de la classification de zone à faible enjeux sur le tronçon de la RD307 entre les croisements de l'avenue du Chesnay et la RD321.</p>	<p>Mettre en place un couloir sécurisé pour les vélos et les piétons le long de cette RD</p> <p>Arborer la rue de Verdun et refaire l'enrobé</p> <p>Installer des radars ou réduire la vitesse à 30 km/h</p> <p>Améliorer la fluidité du carrefour au niveau de la D307, de la D321 et de l'avenue de Versailles</p>
<p>Rue André le Bourblanc à Noisy-le-Roi très bruyante à cause de plusieurs voies dont la RD307, qui est une 4 voies. Par ailleurs, avec les différents aménagements urbains réalisés ces dernières années, qui ont fluidifié le trafic, permettant une meilleure liaison entre la A13 et la zone commerciale du Grand Plaisir, St Germain, Parly 2, et les différentes communes voisines, les axes qui bordent les résidences de cette rue ont vu leur trafic augmenter fortement.</p> <p>Constatation de nouvelles nuisances sous forme de nuage sonore continu et permanent depuis la mise en service de la RD307 à Saint-Nom-la-Bretèche.</p>	<p>Installer un mur anti bruit, refaire le revêtement routier ou tout autre solution adaptée au problème</p> <p>Il est écrit dans le PPBE que des mesures de contrôles des merlons et écrans anti-bruit doivent être réalisées un an après la remise en circulation à Saint Nom la Bretèche : où trouver les résultats de ces mesures ?</p>

RD 307	
Remarques	Propositions
<p>Le changement de revêtement de chaussée et la limitation de vitesses 70 à 90 km/h dans le sens Saint-Nom-la-Bretèche / Noisy est une source de bruit.</p>	<p>Demande de mesures in situ au niveau de la résidence des Vergers</p> <p>Repousser la limitation de vitesse de 70 à 90 km/h au moins jusqu'à la fin des habitations sur le tronçon Saint-Nom-la-Bretèche / Golf</p>
<p>RD307 très fréquentée sur le tronçon de Rocquencourt et donc très bruyante, de plus les vitesses ne sont pas respectées cependant on ne la retrouve pas dans le tableau p23 du PPBE.</p>	<p>Installation de radars</p> <p>Refaire le revêtement routier</p>
<p>La RD307 traverse la petite commune de Bailly, or les critères retenus dans le PPBE pour réduire les nuisances comprennent la population impactée, les petites communes sont donc mises de côté.</p>	
<p>Les nuisances sonores provenant de la RD307 sont également ressenties à L'Etang-la-ville et Mareil-sur-Mauldre.</p>	<p>Installer des murs anti bruit ou autre action</p>

Un inventaire a été réalisé des observations découlant d'une incompréhension ou d'une insatisfaction relative au PPBE, ainsi que celles proposant des pistes d'amélioration. Elles représentent 34 des 137 avis sur le PPBE et sont réparties de la façon suivante :

Remarques sur le PPBE exprimant une insatisfaction ou une incompréhension			
Incompréhension de la non prise en compte du secteur dans le PPBE	Insatisfaction sur la prise en compte des nuisances	Remise en cause des données de trafic et/ou de population	Propositions du plan insuffisantes
8 avis (6 %)	6 avis (4 %)	14 avis (10 %)	17 avis (12 %)
Exemples			
D938 à Buc D164 à Médan D928 à Soindres	Motos non prises en compte Autoroutes non prises en compte	Données de trafic et de population trop anciennes	Pas d'isolation phonique des bâtiments Les lignes de bus ne résolvent pas le problème

La plupart des insatisfactions porte sur les données utilisées pour établir le PPBE, soit les données de population et de trafic jugées inférieures à la réalité et non représentatives ainsi que sur les axes du plan jugés insuffisants.

Enfin, une erreur matérielle a été signalée dans la légende de la carte proposée en page 5 présentant le réseau routier concerné par le PPBE. Suite à vérification, une inversion est bien présente dans la légende et la correction sera apportée dans le document amendé suite à la consultation. La correction à apporter est donc la suivante :

- Les axes en rouge représentent les routes départementales supportant un trafic supérieur à 6 millions de véhicules par an.
- Les axes en orange représentent les routes départementales supportant un trafic compris entre 3 et 6 millions de véhicules par an.

Par ailleurs, il a été noté la création de la commune nouvelle du Chesnay-Rocquencourt qui sera intégrée dans le PPBE consolidé suite à la consultation. La prise en considération de la fusion des communes du Chesnay et de Rocquencourt ne modifiera pas les conclusions du PPBE.

Modalités de prise en compte des observations formulées

Plusieurs observateurs font part de leur satisfaction à voir la problématique du bruit abordée dans le département des Yvelines.

La consultation publique leur permet de s'exprimer sur leur situation quotidienne vis-à-vis des nuisances sonores, de donner leur avis sur le PPBE et d'exprimer des pistes d'améliorations ou des propositions d'équipements.

De nombreuses personnes ont constaté durant le premier confinement une forte baisse des niveaux sonores, due à la baisse significative de trafic et voudraient retrouver ces conditions plus calmes tout au long de l'année.

Les insatisfactions découlent principalement des données de trafic et de population qui sont jugées trop anciennes et des propositions du plan qui sont insuffisantes pour réduire les nuisances sonores.

Les réponses apportées par le Département aux observations enregistrées lors de la consultation sont proposées ci-après.

Il est apporté des précisions sur les remarques entrant dans le cadre du PPBE mais aussi à celles ne rentrant pas dans le cadre du PPBE afin de permettre une meilleure compréhension du document.

Réponses apportées par le Département sur les remarques entrant dans le cadre du PPBE

Pour rappel, le PPBE traite des nuisances sonores issues des routes départementales des Yvelines enregistrant un trafic supérieur à 3 millions de véhicules par an.

Pour ce PPBE, le Département a défini prioritairement des actions dans les 51 zones identifiées à « enjeu fort » d'un point de vue des nuisances sonores.

Certains aspects techniques et réglementaires du dossier peuvent avoir suscité une incompréhension du grand public. Il s'agit notamment :

- **De la délimitation du périmètre du PPBE aux routes départementales :** les nuisances sonores provenant des autoroutes, des chemins de fer et des aéroports sont traitées dans les PPBE réalisés par l'Etat,
- **Du champ de compétence du Département :** le Département n'a pas la compétence de la gestion des bruits de voisinage, ni des bruits d'usines ou d'entreprises. Par ailleurs, le Président du Conseil départemental n'exerce son autorité de pouvoir de police de circulation que sur les sections de routes départementales hors agglomération. En agglomération, le maire exerce l'autorité de police de la circulation sur les routes départementales. Dans le cas particulier des routes à grande circulation, le pouvoir de police de circulation de l'autorité compétente s'exerce après avis du Préfet de Département.
- **De la pertinence des données de trafic utilisées pour l'élaboration du PPBE, celles-ci datant de 2010/2011 :** sur ce point, il est à noter qu'un décalage de plusieurs années entre la production des données-source et l'établissement d'un PPBE est couramment constaté au niveau national. En effet, les valeurs de trafic initialement fournies par les Départements à l'Etat ne peuvent être actualisées annuellement, et sont donc mises à disposition avec une certaine ancienneté de fait. Le processus de production des cartes de bruit stratégiques (CBS) comprend de nombreuses étapes d'élaboration et de validation, avant publication

effective par le Préfet de département. Après publication des CBS, le Département peut engager l'élaboration de son PPBE. Le cumul de l'ensemble de ces étapes explique le décalage entre les données de trafic et la présentation du PPBE.

Toutefois, dans le cadre du présent PPBE, une analyse comparative entre les trafics utilisés pour l'élaboration des cartes de bruit stratégiques et les trafics plus récents à disposition du Département des Yvelines est proposée en page 25 du dossier mis à disposition du public. L'analyse des données montre une tendance à une réduction des trafics sur certains axes départementaux. L'étude n'a toutefois pas pris en compte ces données plus favorables et a porté sur un linéaire de routes majoré.

- **De la méthode de hiérarchisation des zones à enjeux :** les zones à enjeux sont évaluées à partir des émissions de bruits des axes routiers et de la densité de population impactée au-delà des valeurs limites par kilomètre de route départementale considérée (linéaire défini à l'échelle d'une unité fonctionnelle cohérente à savoir la commune).

Les données d'ambiance sonore sont fournies par l'Etat, par l'intermédiaire des cartes de bruit stratégiques. Le département n'a pas vocation à élaborer ces cartes de bruit qui sont du ressort de l'Etat. Le département utilise les cartes de bruit stratégiques les plus récentes fournies par l'Etat pour constituer son PPBE.

Le niveau sonore sur une carte de bruit est représenté à partir d'indicateurs réglementaires :

- Le L_n : est le niveau sonore moyen pour la période de nuit (22h-6h),
- Le L_{den} : est le niveau sonore moyen de la journée auquel est ajoutée une pondération de 5 dB(A) pour la période du soir (18h-22h) et de 10 dB(A) pour la période de nuit (22h-6h). 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.

Ainsi les données d'ambiance sonore, qui permettent de définir les zones les plus bruyantes nécessitant une action, sont des valeurs moyennes annuelles calculées sur la base de niveaux moyens sonores journaliers.

- **De la priorité donnée aux secteurs évalués à « enjeu fort » :** Afin de pouvoir prioriser ses actions sur les secteurs concentrant un nombre important de personnes exposées à des niveaux de bruit critiques, le Département a mis en place une démarche de hiérarchisation des zones concernées par le PPBE : ainsi sont retenus comme zones à fort enjeu les secteurs où la route départementale occasionne un dépassement de valeur limite $L_{den} = 68$ dB(A) pour plus de 200 habitants au km. Pour chaque zone, le linéaire a été défini à l'échelle d'une unité fonctionnelle cohérente à savoir le territoire communal. Le Département a ensuite défini prioritairement des actions dans les 51 zones identifiées à enjeu fort.
- **Des niveaux de bruit ressentis :** plusieurs observateurs se plaignent que les niveaux de bruit recensés dans le PPBE sont inférieurs à ceux qu'ils subissent. A ce sujet, il faut rappeler que le PPBE est établi sur la base des cartes de bruit stratégiques de l'Etat. Ces cartes sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer, de sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit. Il s'agit de mettre en évidence des situations de fortes nuisances et non de faire un diagnostic fin du bruit engendré par les infrastructures.
Il est à noter en complément que l'axe 7 du plan a pour objectif de consolider la connaissance de l'environnement sonore du département, c'est pourquoi le Département pourra reconduire son partenariat avec BruitParif et procède à des mesures de contrôle des niveaux de bruit afin de vérifier l'efficacité des ouvrages anti-bruit implantés lors de la réalisation de projets neufs d'infrastructures. Des contrôles sont notamment prévus un an après la mise en service des infrastructures (exemple : RD121-voie nouvelle à Sartrouville-Montesson).

Les propositions mises en avant par les contributeurs pour réduire les nuisances sonores provenant des infrastructures départementales appellent les réponses suivantes :

- **Retour sur les propositions d'aménagements visant à limiter les vitesses :** l'axe 2 du PPBE est consacré aux aménagements visant à modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres-villes. Plusieurs observateurs préconisent la mise en place de ralentisseurs ou chicanes pour limiter les nuisances sonores sur les routes. Les voies départementales supportent un fort trafic routier très souvent supérieur à 10 000 véhicules par jour et un nombre très important de poids lourds et de bus qui n'est pas en adéquation avec l'installation d'aménagement réducteur de vitesse qui deviendrait, de plus, une source de nuisance sonore pour les usagers à proximité. Ces dispositifs ne faciliteraient pas la circulation des véhicules et engendreraient de nouvelles nuisances. Par ailleurs, les actions de réduction des vitesses pratiquées sur les sections en agglomération relèvent de la commune, le maire ayant compétence en matière de police de la circulation. Les réflexions sur les aménagements en faveur de la modération de la voiture en agglomération sont à engager en lien avec les communes concernées. Enfin, l'installation de radars relève de la compétence de l'Etat.
- **Retour sur les propositions d'amélioration de l'isolation acoustique des logements proches des routes bruyantes :** le PPBE prévoit dans les axes 5 et 6 du plan d'action, l'amélioration du confort des collèges, des logements sociaux et des quartiers prioritaires. Des aides financières sont par exemple accordées aux bailleurs sociaux, au bénéfice notamment de l'isolation thermique et acoustique des logements. Le PPBE ne peut pas légalement imposer cette action sur le patrimoine bâti n'appartenant pas au Département.

- **Retour sur les propositions de plantation d'arbres pour diminuer le bruit** : il est en effet possible de planter des arbres entre des habitations et des infrastructures routières pour en diminuer le bruit. Cependant, pour que cette végétation soit efficace, il faut planter au minimum des arbres et arbustes feuillus persistants sur une épaisseur d'au moins 25 m (voire 100 m pour avoir des résultats probants) avec des troncs d'au moins 0,2 m d'épaisseur. Cette action n'est donc pas réalisable en milieu urbain car requiert beaucoup d'espace.

- **Retour sur les propositions de mise en place d'écrans acoustiques et/ou de revêtements acoustiques**

L'installation d'écrans acoustiques, merlons, murs anti-bruit est demandé dans 17% des avis. Cette mesure est prise en compte dans le PPBE à travers l'axe 3 qui vise à agir sur les sources de bruit routier conformément à la réglementation dans le cadre de projets neufs, de modification substantielle de la voie ou en modernisant des protections acoustiques existantes le long de certaines routes départementales.

La question de la mise en œuvre d'un revêtement acoustique est également prise en compte à travers l'axe 3 du PPBE qui vise à rénover le revêtement routier afin de diminuer les sources de bruit routier. Il est toutefois à noter que ces solutions ne sont pas efficaces sur les secteurs où les vitesses réglementaires sont inférieures ou égales à 50 km/h.

- **Retour sur les propositions de développement des transports moins bruyants notamment des bus et l'enrichissement des pistes cyclables** : l'axe 1 du PPBE vise à promouvoir les modes de transports doux et les transports en commun : renforcement de l'attractivité, amélioration de l'offre et développement de l'intermodalité.
- **Retour sur les demandes de déviations, d'interdiction de circuler et d'aménagements divers** : le Département met tout en œuvre pour fluidifier le trafic sur son territoire et modérer le trafic et la circulation automobile dans les centres-villes, comme le démontre l'axe 2. Des déviations, passages couverts ou encore élargissements de voies sont mis

en place afin d'améliorer les conditions de circulation, de sécurité et diminuer les nuisances provenant du trafic routier.

- **Retour sur les propositions de mise en place de contrôle du bruit** : il n'existe pas à ce jour de radars anti-bruit permettant de verbaliser les conducteurs de véhicules bruyants. Des radars sont cependant en cours d'expérimentation. Actuellement seule la brigade de contrôle technique de la police nationale et les équipes anti-nuisances de la gendarmerie peuvent verbaliser les conducteurs. Pour les faire intervenir, il est possible de faire une demande à la police ou aux maires.

Enfin, les problèmes relevés et les propositions d'actions concernant les RD les plus citées appellent les réponses suivantes :

- **Retour sur les remarques et propositions faites sur la RD154 :**

La RD154 est identifiée à l'axe 2 du plan d'actions du PPBE. En effet, un projet de déviation de la RD154 est prévu sur les communes de Verneuil-sur-Seine et de Vernouillet. Ce projet de déviation fait partie des actions prévues pour la période 2018-2023.

La RD 154 est un axe de circulation important qui traverse les communes de Vernouillet et de Verneuil-sur-Seine et permet aux populations et activités des agglomérations en rive droite de la Seine (Triel-sur-Seine et Meulan-en-Yvelines) de rejoindre l'A 13. La RD154 draine un trafic de transit important, toujours en augmentation, source de nuisances et elle se signale par un fort taux d'accidents.

La création d'une voie nouvelle de contournement au Sud des communes de Vernouillet et de Verneuil-sur-Seine va permettre de délester la traversée des centres-villes du trafic de transit et de sécuriser les déplacements sur l'ensemble de la zone.

Cette déviation aura aussi pour effet d'améliorer la qualité de vie des habitants des agglomérations en réduisant les nuisances notamment sonores générées par le trafic de transit.

Conformément à la réglementation en vigueur pour les projets d'infrastructures neuves, les niveaux maximum admissibles sont fixés, pour les logements en zone d'ambiance sonore préexistante modérée, à 60 dB(A) le jour et 55 dB(A) la nuit et pour les établissements d'enseignement à 60 dB(A) le jour.

Afin de définir les enjeux liés au bruit sur le secteur concerné par le projet de déviation, une étude acoustique a été réalisée. Il est à noter que la majeure partie du tracé de la déviation est située en zone forestière ou agricole non habitée. Toutefois, à l'approche des secteurs bâtis, des mesures de protection ont été rendues nécessaires pour assurer le respect des normes réglementaires. A ce titre, le projet prévoit sur le secteur de Vernouillet :

- Un mur anti-bruit pour protéger les habitations isolées au Sud de la déviation (village de Chapet),
- Un merlon phonique côté nord pour protéger le front bâti de Vernouillet (secteur du collège).

Les protections acoustiques sont dimensionnées de façon à permettre d'assurer le respect des niveaux acoustiques admissibles pour les bâtiments identifiés en dépassement.

La carte suivante permet de localiser les protections acoustiques prévues dans le cadre de l'aménagement de la voie de contournement de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet.

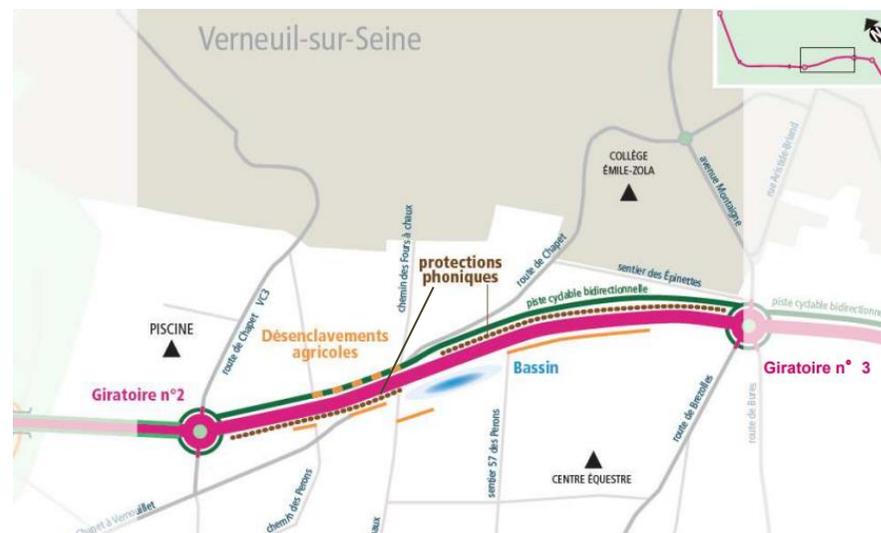


Figure 1 : RD154 – Contournement de Verneuil-sur-Seine et Vernouillet : Protections acoustiques au niveau des zones urbanisées

Le projet de contournement permet une réduction importante des nuisances sonores en centre-ville estimée à 3dB(A).

- **Retour sur les remarques et propositions faites sur la RD154 (hors contournement de Verneuil-sur-Seine – Vernouillet), RD55 sur la commune d’Andrésy et RD307**

Les sections de RD154 sur les communes de Médan et Orgeval, de RD55 sur la commune d’Andrésy et de RD307 sur les communes de La Celle-Saint-Cloud, Le Chesnay-Rocquencourt, Bailly, Noisy-le-Roi, Saint-Nom-La-Bretèche ne sont pas considérées comme des zones à enjeu fort car la population concernée sur ces zones est inférieure à 200 hab/km. Des actions ne sont donc pas prévues au sein de ces communes au titre du PPBE.

Cependant, des actions plus globales comme celles prévues par l’axe 4 soutenant le développement d’une politique d’écocomobilité du Département ou encore l’axe 1 favorisant le report modal au profit des modes de déplacements moins générateurs de bruits permettront de diminuer le trafic et le bruit sur l’ensemble des routes des Yvelines.

A ce sujet, il est à noter que le Département des Yvelines mène une politique volontariste de développement des circulations douces pour favoriser l’utilisation des modes de transport alternatifs à la voiture. La politique cyclable actuelle du Département s’appuie sur trois outils principaux :

- un Schéma Directeur Cyclable Structurant des Yvelines, document de cadrage, dont plus de la moitié du linéaire est réalisé (290 sur 550 km inscrits). Ce schéma est mis en œuvre principalement grâce aux deux programmes ci-après ;
- un programme spécifique d’investissement « circulations douces » pour les routes départementales hors agglomération (1 M€ par an) dont le Département assure la maîtrise d’ouvrage ;
- un programme d’aide aux collectivités via l’octroi de subventions.

En complément à ces dispositifs, le Département a approuvé le 24 mai 2019 un plan de relance « Vélo Yvelines 2019-2022 » qui a pour objectif de revaloriser la stratégie cyclable départementale et d’agir durablement en faveur de l’amélioration des déplacements, du cadre de vie et de l’environnement des yvelinois. Ce plan a aussi revu à la hausse les dispositifs de subventionnement existants.

De plus, un document cadre stratégique cyclable a été initié en 2019 pour établir une stratégie cyclable territoriale encore plus ambitieuse. Le Département a d’ores et déjà affecté une enveloppe de 25 M€ pour la réalisation d’aménagements cyclables et accélérer ainsi la concrétisation de son schéma cyclable.

Il est enfin intéressant de noter que des liaisons douces sont aussi réalisées dans le cadre des opérations de sécurité ou d’infrastructures routières neuves.

Réponses apportées par le Département sur les remarques ne rentrant pas dans le cadre du PPBE

- **Retour sur les nuisances provenant d'infrastructures autres que les routes départementales :** la proportion d'avis traitant des nuisances sonores causées par d'autres infrastructures de transport démontre pour le grand public :
 - La difficulté de compréhension des différents périmètres des PPBE,
 - L'attente d'actions du PPBE sur les infrastructures ferroviaires, autoroutières et nationales mais aussi sur les nuisances aériennes et provenant d'entreprises.

Le PPBE des infrastructures routières (autoroutes, routes nationales) et ferroviaires de l'Etat dans les Yvelines a été approuvé par arrêté préfectoral du 16 avril 2019. Le document est consultable via le lien suivant : [https://www.yvelines.gouv.fr/content/download/18877/115656/file/PPBE Etat E3 78 vf.pdf](https://www.yvelines.gouv.fr/content/download/18877/115656/file/PPBE_Etat_E3_78_vf.pdf)

Les aérodromes présents sur le territoire (Saint-Cyr-l'Ecole, Toussus-le-Noble...) peuvent également faire l'objet de plans d'exposition au bruit (PEB) et de Plans de Gêne Sonore (PGS). La décision de réalisation de ces plans est prise par l'Etat. La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est également un acteur dans la réduction des nuisances sonores générées par le transport aérien, elle contribue notamment à les limiter et entretient le dialogue avec les élus et les représentants des riverains d'aéroports. Des informations complémentaires sont disponibles sur le site de l'Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires (ACNUSA) : <https://www.acnusa.fr/fr/>

- **Retour sur les nuisances provenant d'activités professionnelles (entreprises, usines) :** les nuisances provenant d'activités professionnelles non soumises à la législation sur les installations classées pour la protection de l'environnement (ICPE) sont considérées comme des bruits de voisinage. Pour constater ces problèmes, il convient de contacter :
 - Le maire,
 - Les officiers et agents de police judiciaire,
 - les inspecteurs de salubrité des services communaux d'hygiène et de santé,
 - les agents de police municipale,
 - ou les gardes champêtres et les agents des collectivités territoriales, à la condition qu'ils soient agréés par le procureur de la république et assermentés.

Pour les installations classées pour la protection de l'environnement, la procédure est différente, les maires n'ont pas la compétence pour les réglementer, il convient de contacter le préfet du département.

Pour plus de renseignements des informations sont disponibles sur : <https://www.bruit.fr/> et <https://www.ecologie.gouv.fr/bruit-nuisances-sonores-et-pollution-sonore>

- **Des plaintes concernent également les nuisances sonores de voisinage ou des services publics :** ces points particuliers nécessitent une intervention directe des communes.
- **Retour sur les nuisances provenant des deux roues motorisées et des poids-lourds :**

Sur la question du respect de l'interdiction de la circulation des poids-lourds en agglomération, cet aspect relève de la commune, le maire ayant compétence en matière de police de la circulation. La question du bruit spécifique des deux-roues et de l'application du code de la route n'est pas une compétence du Département.

Modification du contenu du PPBE

Au regard de l'ensemble des observations issues de la mise à disposition du public, les axes et les actions relatifs à l'intervention du Département contre le bruit proposés dans le projet de PPBE sont confirmés. Le document définitif présentera les adaptations suivantes par rapport au projet de PPBE :

- Des précisions sont apportées afin de clarifier la méthodologie d'élaboration du PPBE et l'utilisation des cartes de bruit stratégiques produites par l'Etat. Une attention particulière est portée à l'amélioration de l'appréhension de l'estimation des populations exposées et à la méthode retenue pour la hiérarchisation des enjeux. Des précisions sont notamment apportées pour faciliter la lecture et la compréhension des tableaux 5 et 6 proposés en page 15 du PPBE explicitant la répartition de la population exposée par tranche de bruit.
- L'erreur matérielle relevée dans la légende de la carte du réseau départemental concerné par le PPBE proposée en page 5 est corrigée.
- La création de la commune nouvelle du Chesnay-Rocquencourt est intégrée au PPBE définitif. Il est à noter que la prise en considération de la fusion des communes du Chesnay et de Rocquencourt ne modifie pas les conclusions du PPBE.