



PRÉFET DE L'ESSONNE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement**

**ARRÊTÉ n° 2019 – DDT – SE – N°114 du 26 février 2019
portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes
infrastructures routières du réseau communal dont le trafic annuel est supérieur à
3 millions de véhicules dans le département de l'Essonne
(3^e échéance)**

**LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L.572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^e échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 12 août 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières et autoroutières sur le département de l'Essonne ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU les données communiquées par Bruitparif révélant un trafic annuel supérieur à 3 millions de véhicules sur le réseau routier communal ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réaliser les cartes de bruit stratégiques.

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :

Les cartes de bruit des grandes infrastructures du réseau communal dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules sont approuvés.

ARTICLE 2 :

Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures du réseau communal visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n .

La valeur de l'indice de bruit L_{den} , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit (22h-6h). Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

ARTICLE 3 :

Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée, l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- Des documents graphiques, établis au 1/25 000, représentant :
 - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den} , allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures du réseau communal ;
 - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n , allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures du réseau communal ;
 - une carte de types B localisant les secteurs affectés par le bruit, tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en application de l'article L.571 - 10 du code de l'environnement ;
 - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_{den} supérieur à 68 dB (A) pour les grandes infrastructures du réseau communal ;
 - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_n supérieur à 62 dB (A) pour les grandes infrastructures du réseau communal.

ARTICLE 4 : Consultation des documents

Les cartes de bruit stratégiques et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre>

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 5 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores¹ ;
- aux Maires des communes concernées².

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte 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 7 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Évry, le sous-préfet de Palaiseau et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le Préfet,

Jean-Ernest ALBERTINI

¹ T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine et Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

² Athis-Mons, Bondoufle, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Draveil, Évry, Fleury-Mérogis, Juvisy-sur-Orge, Le Plessis-Paté, Lisses, Massy, Palaiseau, Paray-Vicille-Poste, Ris-Orangis, Savigny-sur-Orge, Vigneux-sur-Seine, Villabé, Viry-Châtillon.

PRÉFECTURE DE L'ESSONNE

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL

n°2010-DDT-SE n° 1121 du 14 octobre 2010

portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires sur le département de l'Essonne

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

VU la Directive 2002/49/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement,

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 571-1 et suivants, L. 572-1 et suivants, R. 571-32 et suivants et R. 572-1 et suivants,

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement,

VU le décret du 16 mai 2008 portant nomination de M. Jacques REILLER, Préfet, en qualité de préfet de l'Essonne,

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements,

CONSIDÉRANT que l'élaboration des cartes stratégiques de bruit des grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires est achevée et qu'il y a lieu dès lors, conformément à l'article R.572-7 du code de l'Environnement, de les arrêter et de les publier,

SUR PROPOSITION de Monsieur le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne,

ARRÊTE

Article 1^{er} - Les cartes de bruit des grandes infrastructures autoroutières et routières (nationales et départementales) dont le trafic annuel est supérieur à 6 millions de véhicules et ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 60000 passages de train, annexées au présent arrêté, sont approuvées.

Article 2 - Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore Lden et Ln.

La valeur de l'indice de bruit L_{den} , exprimée en décibels (dB), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des période de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n , exprimée en décibels (dB), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit. Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des période de nuit d'une année.

Article 3 – Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration;
- Des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit;
- Des documents graphiques, établis au 1/25000^e, représentant :
 - des cartes de types a localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den} , allant de 55 dB (A) à 75 dB (A) et plus, par pas de 5 dB (A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires
 - des cartes de types a localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n , allant de 55 dB (A) à 75 dB (A) et plus, par pas de 5 dB (A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires
 - des cartes de types b localisant les secteurs affectés par le bruit tels que désigné par le classement sonore des infrastructures de transports terrestres, en application de l'article L.571-10 du code de l'environnement
 - des cartes de types c localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, pour des niveaux sonores L_{den} supérieur à 68 dB (A) pour les infrastructures routières, autoroutières et ligne à grande vitesse et supérieur à 73 dB (A) pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles
 - des cartes de types c localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, pour des niveaux sonores L_n supérieur à 62 dB (A) pour les infrastructures routières, autoroutières et ligne à grande vitesse et supérieur à 65 dB (A) pour les infrastructures ferroviaires conventionnelles

Article 4 – Consultation des documents

Les cartes stratégiques de bruit et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site internet de la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne à l'adresse <http://essonne.equipement-agriculture.gouv.fr>, rubrique Eau/Risques/Nuisances.

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91012 Evry cedex.

Article 5 - Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer, DGPR-Mission Bruit
- à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipeement et de l'Aménagement
- au Président du Conseil Général de l'Essonne
- aux Présidents des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores¹
- aux Maires des communes concernées²

Article 6 – Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

Article 7 – 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.

Article 8 – Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne et la Directrice Départementale des Territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Evry, le 14 OCT. 2010

Le Préfet

Jacques REILLER

¹Communauté de Communes Versailles Grand Parc, Communautés d'Agglomérations Europ'Essonne, Evry-Centre-Essonne, Val d'Orge, Hauts de Bièvre, des Portes de l'Essonne, du Plateau de Saclay, Seine-Essonne, Sénart-Val-de-Seine, des Lacs de l'Essonne, du Val d'Yerres

²Angerville, Angervilliers, Arpajon, Athis-Mons, Auvernaux, Auvers-Saint-Georges, Avrainville, Ballainvilliers, Bièvre, Boissy-Sous-Saint-Yon, Bondoufle, Bouray-Sur-Juine, Boussy-Saint-Antoine, Breigny-Sur-Orge, Brières-Les-Scellés, Briss-Sous-Forges, Brunoy, Bures-sur-Yvette, Chalou-Moulineux, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Crosne, Draveil, Egly, Epinay-Sous-Sénart, Epinay-Sur-Orge, Etampes, Etolles, Etrechy, Evry, Fleury-Merogis, Forges-Les-Bains, Gif-Sur-Yvette, Grigny, Guiberville, Guillerval, Igny, Joinville-Sur-Juine, Janvry, Juvisy-Sur-Orge, Lardy, La Ville du Bois, Le Coudray-Montceaux, Le Plessis-Paté, Les Ulis, Louville-Sur-Orge, Linas, Lisses, Longjumeau, Longpont-Sur-Orge, Marcoussis, Marolles-En-Hurepoix, Massy, Mennecy, Monnerville, Montgeron, Montbéry, Morangis, Morigny-Champigny, Morsang-Sur-Orge, Nainvilles-Les-Roches, Ollainville, Ornoy, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-Sous-Sénart, Ris-Orangis, Saclay, Saint-Aubin, Sainte-Geneviève-Des-Bois, Saint-Germain-Les-Arpajon, Saint-Germain-Les-Corbeil, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-Sur-Orge, Saint-Pierre-du-Perray, Saint-Vrain, Saulx-Les-Chartreux, Savigny-Sur-Orge, Tigery, Varennes-Jarcy, Vaugrignouse, Vauhallan, Verrières-Le-Buisson, Vigneux-Sur-Seine, Villabé, Villebon-Sur-Yvette, Villejust, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-Sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFECTURE DE L'ESSONNE

ANNEXE A L'ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n°2010-DDT-SE n° *1121* du 14 OCT. 2010

Liste des infrastructures concernées

Nom infrastructure	Gestionnaire
A6 (A/B)	État (DRIEA)
A10	Cofiroute et État (DRIEA)
A86	État (DRIEA)
A126	État (DRIEA)
N6	État (DRIEA)
N7	Conseil Général
N20	Conseil Général
N104	État (DRIEA)
N118	État (DRIEA)
D19	Conseil Général
D25	Conseil Général
D31	Conseil Général
D33	Conseil Général
D35	Conseil Général
D36	Conseil Général
D91	Conseil Général
D117	Conseil Général
D118	Conseil Général
D120	Conseil Général
D133	Conseil Général
D167	Conseil Général
D186	Conseil Général
D188	Conseil Général
D250	Conseil Général
D257	Conseil Général
D260	Conseil Général
D310	Conseil Général
D312	Conseil Général
N337	État (DRIEA)

Nom infrastructure	Gestionnaire
D444	Conseil Général
D445	Conseil Général
D446	Conseil Général
D448	Conseil Général
D591	Conseil Général
D931	Conseil Général
LGV	Réseau Ferré de France
Ligne B	RATP
Ligne C	Réseau Ferré de France
Ligne D	Réseau Ferré de France


 Jacques ROBERT



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
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 100 m 30 m	Ouvert Rue en U Ouvert Ouvert Rue en U Ouvert 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
GUILLERVAL	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-PERRAY	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
SAINT-PIERRE-DU-PERRAY	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.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ESSONNE

**Direction Départementale
de l'Équipement**

**ARRETE N°2005-DDE-SEPT-0331 DU 20/12/2005
relatif au classement sonore du transport en commun en site
propre de l'Agglomération d'Evry et aux modalités d'isolement
acoustique des constructions en découlant**

**Le Préfet de l'Essonne
Chevalier de la Légion d'Honneur**

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les Régions et Départements,

VU le décret du 9 juillet 2004 portant nomination de M. Bernard Fragneau, Préfet, en qualité de Préfet de l'Essonne,

VU le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R 111-4-1 et R 111-23-2,

VU le code de l'environnement, et notamment son article L 571-10,

VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R 123-13, R 123-14 et R 123-22,

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

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

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

VU les résultats des études de la Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,

VU les avis des communes de Courcouronnes, Evry, Ris-Orangis et par la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne sur le projet d'arrêté préfectoral,

SUR proposition du Secrétaire Général de la préfecture de l'Essonne,

ARRETE

ARTICLE 1 : Objet

Le réseau de transport en commun en site propre de l'Agglomération d'Evry est classé, vis-à-vis du bruit, suivant cinq catégories.

Ce classement est applicable aux infrastructures de transport en commun en site propre existantes sur les communes de COURCOURONNES, EVRY et RIS-ORANGIS.

ARTICLE 2 : Classement sonore

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'ESSONNE aux abords des infrastructures du réseau de transport en commun en site propre listées en annexe 1 et repérées en annexe 2.

L'annexe 1 indique, pour chacune des communes concernées et pour l'infrastructure ou le tronçon d'infrastructure mentionné, 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 l'infrastructure ou du tronçon d'infrastructure, ainsi que le type de tissu urbain.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

L'annexe 2 présente la carte de repérage du classement figurant à l'annexe 1.

ARTICLE 3 : Isolement acoustique minimum

Les bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit mentionnés à l'article 2 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 établissements d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 9 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les établissements de santé, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 8 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les hôtels, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 7 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Des copies des arrêtés du 25 avril 2003 et du 30 mai 1996 ainsi que des extraits du code de l'environnement et des décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 sont annexés au présent arrêté (annexe 3).

ARTICLE 4 : Niveaux sonores

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 des infrastructures du réseau routier départemental tels que définis à l'article 2 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 5 : Prise en considération dans les documents d'urbanisme

Les maires ont l'obligation de faire figurer dans les documents d'urbanisme de leur commune les dispositions du présent arrêté. Ils devront donc reporter dans les annexes informatives du Plan d'Occupation des Sol et du Plan Local de l'Urbanisme de leur commune les secteurs affectés par le bruit des infrastructures du réseau de transport en commun en site propre de l'Agglomération d'Evry tels que définis à l'article 2.

Ces reports seront effectués sans délai par arrêté de mise à jour.

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.

ARTICLE 6 : Publicité

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne et mention en sera faite en caractères apparents dans les deux journaux ci-après désignés :

- Le Parisien ;
- Le Républicain.

Il fera l'objet d'un affichage durant une période d'un mois minimum dans les mairies des communes suivantes : COURCOURONNES ; EVRY ; RIS ORANGIS.

Il fera l'objet d'une transmission à la Communauté d'Agglomération Evry Centre Essonne.

ARTICLE 7 : Date d'application

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne.

ARTICLE 8 : Mise à disposition du public

Le présent arrêté ainsi que ses annexes seront mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Préfecture de l'ESSONNE, Direction de la Coordination Interministérielle, boulevard de France, 91010 EVRY CEDEX.
- Service chargé de l'arrondissement d'Evry, 7 rue Lafayette, 91108 - CORBEIL-ESSONNES CEDEX
- Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,
 - Service des Études, de la Prospective et des Transports
Boulevard de France, 91012 - EVRY CEDEX,
 - Service d'Aménagement Territorial Nord
130 avenue du Général de Gaulle - 91230 - MONTGERON

et dans toutes les mairies des communes concernées mentionnées à l'article 6.

ARTICLE 9 : Exécution

Le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Essonne, les Maires des communes de COURCOURONNES, EVRY et RIS-ORANGIS, 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,

Pour le préfet
Le Secrétaire Général

Michel AUBOUIN

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

ANNEXE 1

Tableau du classement sonore du transport en commun en site propre de l'Agglomération d'Evry

Communes concernées	Début tronçon	Fin tronçon	Catégorie sonore	Largeur maximale du secteur affecté par le bruit	Type de tissu
COURCOURONNES	Entrée site propre : Rue Alcide De Gasperi	Limite communale Courcouronnes/Evry	5	10 m	Tissu ouvert
COURCOURONNES	Limite communale Ris-Orangis/Courcouronnes	Limite communale Evry/Courcouronnes	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Rue du Facteur Cheval	Sortie du Site Propre : vers le Boulevard de l'Yver	4	30 m	Tissu ouvert
EVRY	Limite communale Evry/Courcouronnes	Carrefour Site Propre à proximité de ? Arrêt « Les Miroirs »	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Entrée Site Propre : Rue Alexandre Soljenitsyne	Intersection à proximité Rue des Galants Courts	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Entrée Site Propre : Boulevard du Maréchal Leclerc	Rue du Facteur Cheval	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Entrée Site Propre : Boulevard de Maréchal Lattre de Tassigny	Carrefour Site Propre à proximité de l' Arrêt Moisseigneur Romero	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Limite communale Courcouronnes/Evry	Carrefour Site Propre à proximité du Groupe scolaire N.J. Conte	5	10 m	Tissu ouvert
EVRY	Limite communale Evry/Ris-Orangis	Carrefour Site Propre à proximité de l' Arrêt « Jules Vallès »	Non classé	-	-
EVRY	Entrée Site Propre : Place de l'Yver	Carrefour Site Propre à proximité du Groupe scolaire N.J. Conte	Non classé	-	-
EVRY	Entrée site propre : Chemin de la Grange Jean Louis	Carrefour Site Propre à proximité de la Gare du Bras de Fer	Non classé	-	-
RIS-ORANGIS	Carrefour Site Propre Gare du Bois de l'Yver	Limite communale Evry/Ris-Orangis	Non classé	-	-
RIS-ORANGIS	Entrée du Site Propre : Rond-point RD 31	Limite communale Ris-Orangis/Courcouronnes	5	10 m	Tissu ouvert

PRÉFECTURE DE L'ESSONNE
Direction des affaires intercommunales

Vu pour être annexé à l'arrêté n°

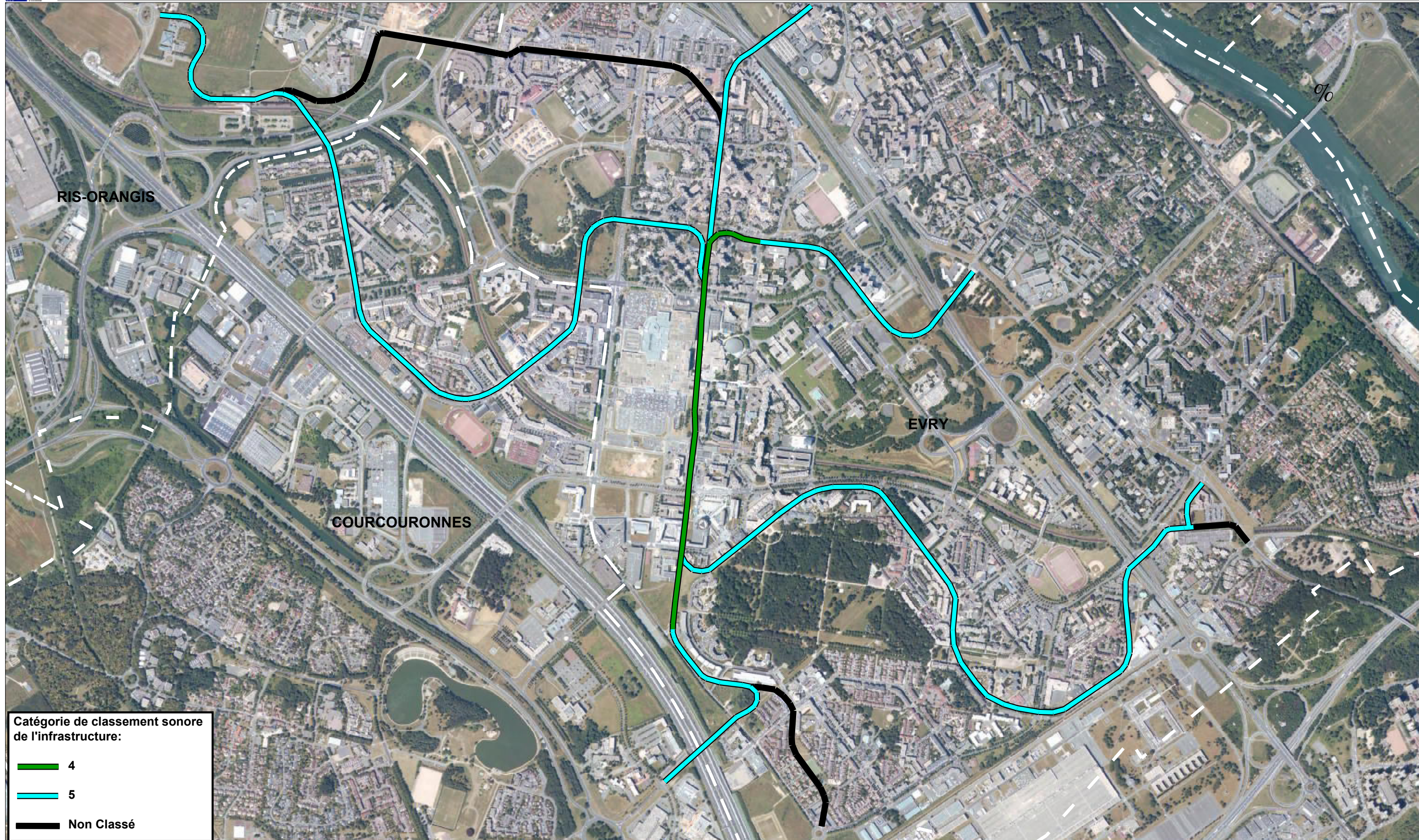
de ce jour

A Evry, le ~~10~~ Pour le Préfet

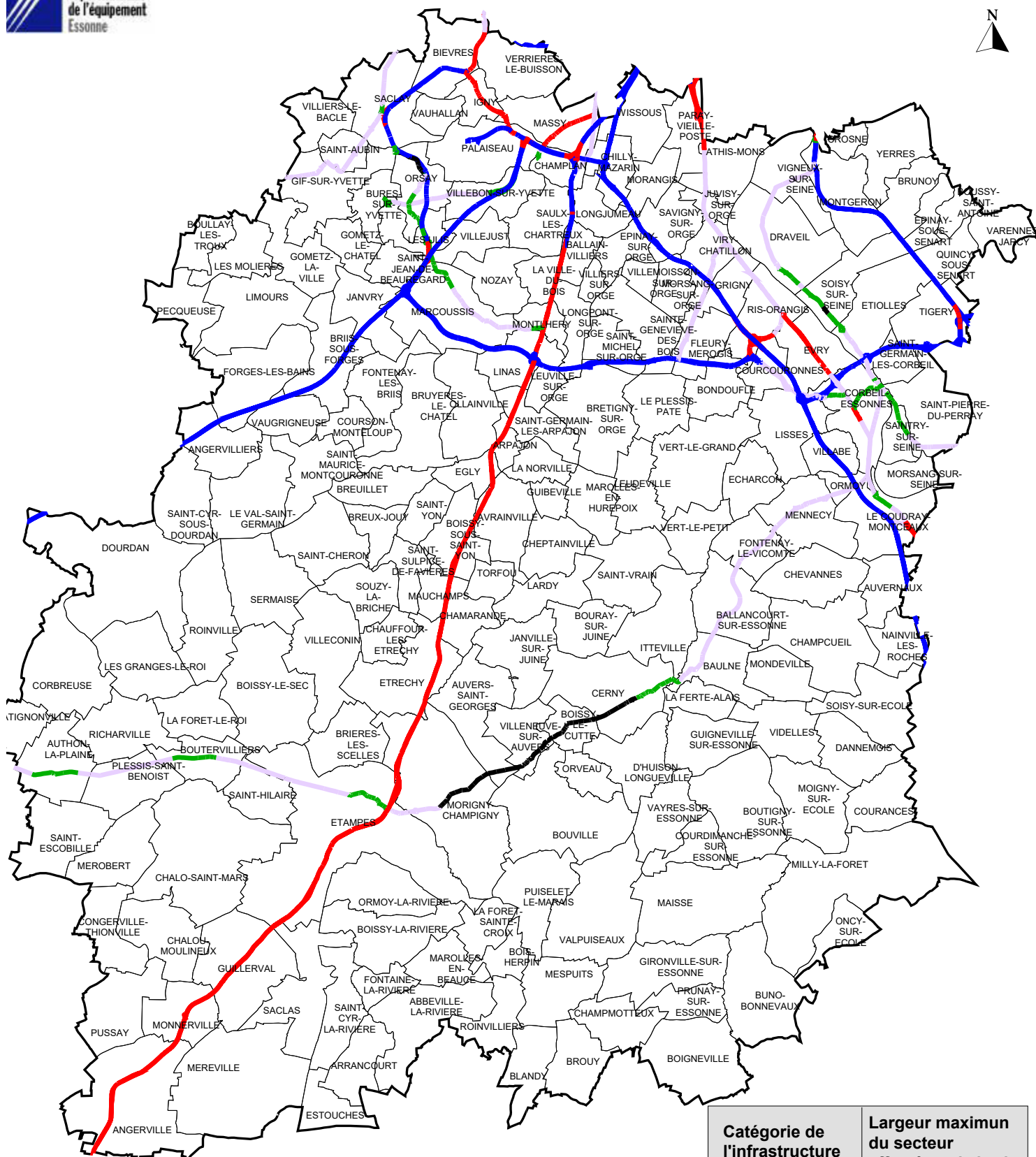
Le Préfet, Secrétaire Général,

~~Michel AUBOUIN~~

CLASSEMENT SONORE DU T.C.S.P. DE L'AGGLOMERATION D'EVRY

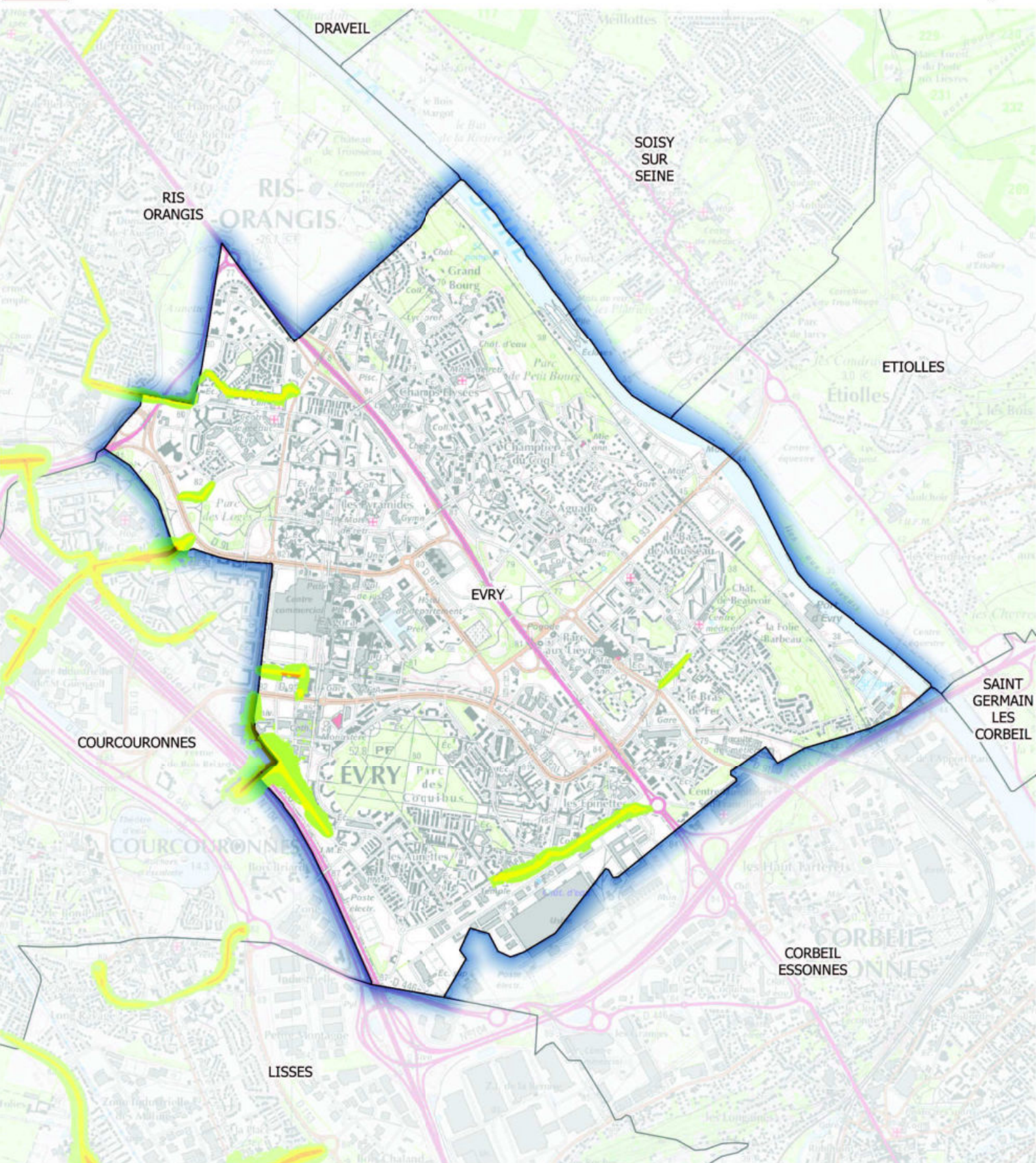


Classement des Infrastructures de Transport Terrestre Réseau Routier National et Autoroutes en Essonne



Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
1	300m
2	250m
3	100m
4	30m

Carte de type A (Ln)
Réseau routier communal dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne



Zones exposées au bruit en dB(A)

- [50-55[
- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- ≥70

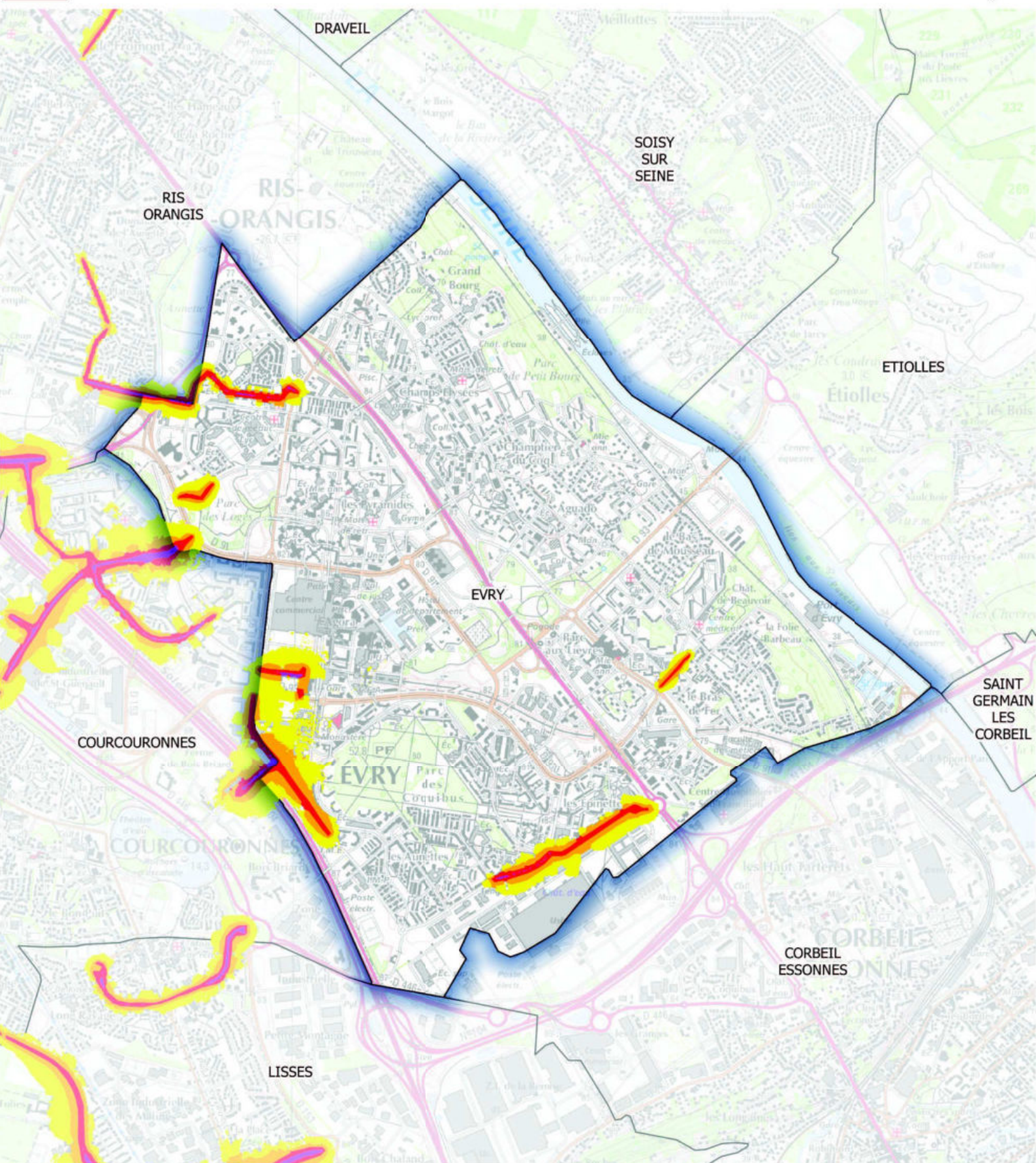
0 250 500 m



Carte de type A (Lden)

Réseau routier communal dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an Estimation

du bruit sur 24 heures



Zones exposées au

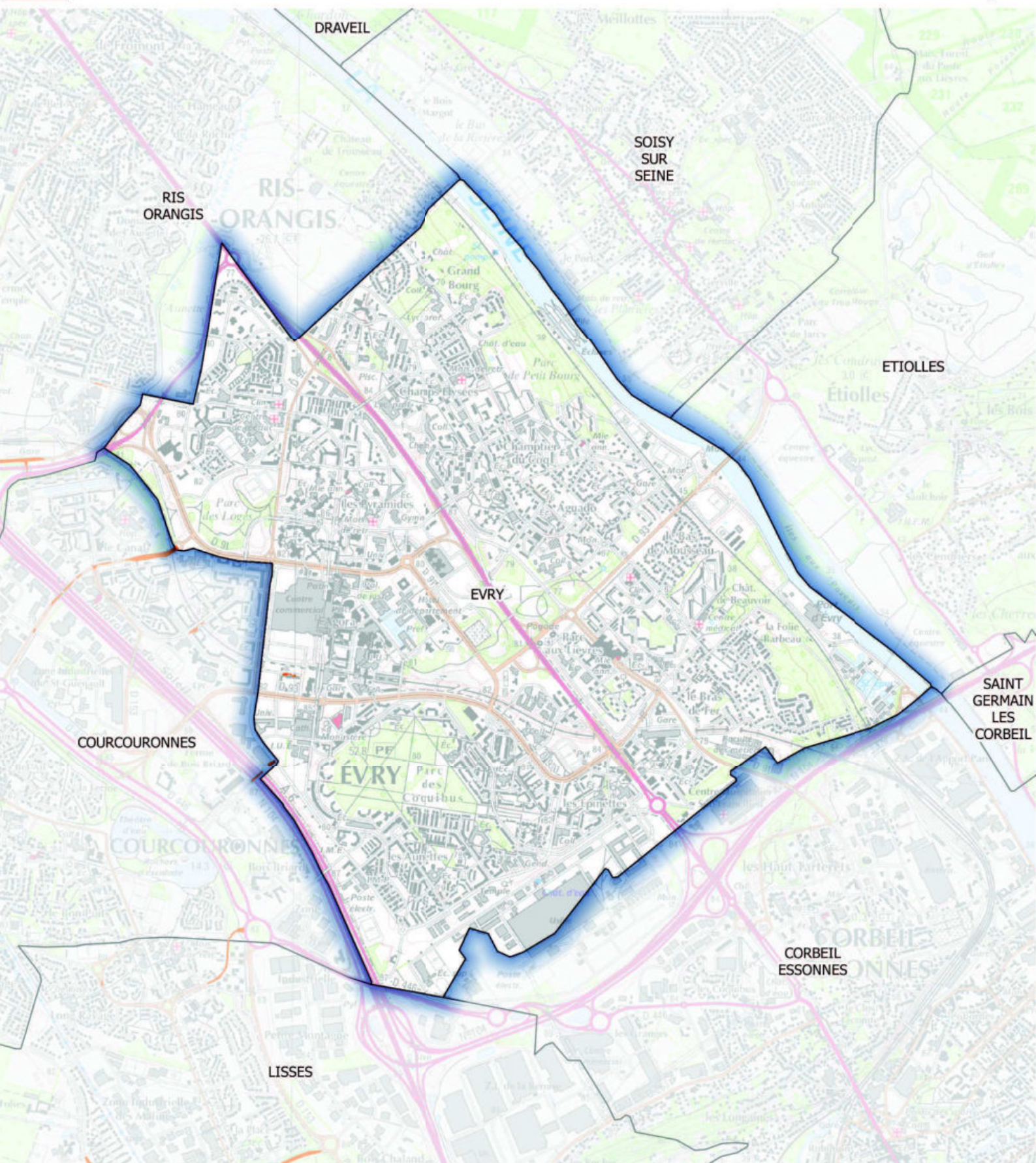
bruit en dB(A)

- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- [70-75[
- ≥75

0 250 500 m



Carte de type C (Lden)
Réseau routier communal dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur 24 heures - Dépassement des valeurs limites



Zones exposées au bruit en dB(A)
 >68



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE DE L'ESSONNE

**Direction Départementale
de l'Équipement**

**ARRETE N°2005-DDE-SEPT-085 DU 28 FEVRIER 2005
relatif au classement sonore du réseau routier départemental dans
différentes communes du département de l'Essonne et aux modalités
d'isolement acoustique des constructions en découlant**

**Le Préfet de l'Essonne
Chevalier de la Légion d'Honneur**

VU le code de la construction et de l'habitation, et notamment ses articles R 111-4-1 et R 111-23-2,

VU le code de l'environnement, et notamment son article L 571-10,

VU le code de l'urbanisme, et notamment ses articles R 123-13, R 123-14 et R 123-22,

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

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

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

VU les résultats des études de la Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,

VU les avis formulés par les communes sur le projet d'arrêté préfectoral,

SUR proposition du Secrétaire Général de la préfecture de l'Essonne,

ARRETE

ARTICLE 1^{er} : Annulation de l'arrêté préfectoral n°86-1792 du 6 juin 1986

L'arrêté ministériel du 6 octobre 1978 relatif à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation contre les bruits de l'espace extérieur, modifié par arrêté interministériel du 23 février 1983 a été remplacé par l'article 13 de la loi Bruit n°92-1444 du 31 décembre 1992 transformé en l'article L 571-10 du Code de l'Environnement.

En conséquence, le classement sonore du réseau routier départemental de l'Essonne doit être mis à jour.

L'arrêté préfectoral n° 86-1792 du 6 juin 1986 est donc annulé en ce qu'il concerne le réseau routier départemental et remplacé par le présent arrêté.

ARTICLE 2 : Objet

Le réseau routier départemental est classé, vis à vis du bruit, en cinq catégories.

Ce classement est applicable aux infrastructures existantes ainsi qu'à certains projets du Schéma Directeur de la Voirie Départementale de l'Essonne 2015, adopté en assemblée du Conseil Général de l'Essonne le 22 juin 2000.

ARTICLE 3 : Classement sonore

Les dispositions de l'arrêté du 30 mai 1996 susvisé sont applicables dans le département de l'ESSONNE aux abords des infrastructures de transports terrestres du réseau routier départemental listées en annexe 1 et repérées en annexe 3.

L'annexe 1 indique, pour chacune des communes concernées et pour l'infrastructure ou le tronçon d'infrastructure mentionné, 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 l'infrastructure ou du tronçon d'infrastructure, ainsi que le type de tissu urbain.

La largeur des secteurs affectés par le bruit correspond à la distance comptée de part et d'autre de l'infrastructure à partir du bord extérieur de la chaussée la plus proche.

L'annexe 2 indique les départements limitrophes concernés par des infrastructures ou tronçons d'infrastructure classés au titre du présent arrêté et situés sur le territoire du département de l'Essonne.

L'annexe 3 présente la carte de repérage du classement figurant à l'annexe 1.

ARTICLE 4 : Isolement acoustique minimum

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 établissements d'enseignement, l'isolement acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 9 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les établissements de santé, l'isolation acoustique minimum est déterminé selon les articles 7 et 8 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Pour les hôtels, l'isolation acoustique minimum est déterminé selon les articles 5 et 7 de l'arrêté du 25 avril 2003 susvisé.

Des copies des arrêtés du 25 avril 2003 et du 30 mai 1996 ainsi que des extraits du code de l'environnement et des décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995 sont annexées au présent arrêté (annexe 4).

ARTICLE 5 : Niveaux sonores

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 des infrastructures du réseau routier départemental tels que 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 : Prise en considération dans les documents d'urbanisme

Les maires ont l'obligation de faire figurer dans les documents d'urbanisme de leur commune les dispositions du présent arrêté. Ils devront donc reporter dans les annexes informatives du Plan d'Occupation des Sols, du Plan Local de l'Urbanisme et du Plan de Sauvegarde et de mise en valeur de leur commune les secteurs affectés par le bruit des infrastructures du réseau routier départemental tels que définis en annexe 1.

Ces reports seront effectués sans délai par arrêté de mise à jour.

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.

ARTICLE 7 : Publicité

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne et mention en sera faite en caractères apparents dans les deux journaux ci-après désignés :

- Le Parisien ;
- Le Républicain.

Il fera l'objet d'un affichage durant une période d'un mois minimum dans les mairies des communes de l'Essonne suivantes :

ABBEVILLE LA RIVIERE ; ANGERVILLIERS ; ARPAJON ; ATHIS MONS ; AUVERNAUX ; AVRAINVILLE ; BALLAINVILLIERS ; BALLANCOURT SUR ESSONNE ; BAULNE ; BIEVRES ; BOISSY LA RIVIERE ; BOISSY SOUS ST YON ; BONDOUFLE ; BOULLAY LES TROUX ; BOURAY SUR JUINE ; BOUSSY SAINT ANTOINE ; BOUVILLE ; BRETIGNY SUR ORGE ; BREUILLET ; BREUX JOUY ; BRIERES LES SCELLES ; BRIIS SOUS FORGES ; BRUNOY ; BRUYERES LE CHATEL ; BURES SUR YVETTE ; CERNY ; CHALO SAINT MARS ; CHAMPCUEIL ; CHAMPLAN ; CHEPTAINVILLE ; CHEVANNES ; CHILLY MAZARIN ; CORBEIL-ESSONNES ; COURANCES ; COURCOURONNES ; COURSON-MONTELOUP ; CROSNE ; DOURDAN ; DRAVEIL ; ECHARCON ; EGLY ; EPINAY SOUS SENART ; EPINAY SUR ORGE ; ETAMPES ; ETIOLLES ; ETRECHY ; EVRY ; FLEURY MEROGIS ; FONTAINE LA RIVIERE ; FONTENAY-LES-BRIIS ; FONTENAY LE VICOMTE ; FORGES LES BAINS ; GIF SUR YVETTE ; GOMETZ LA VILLE ; GOMETZ LE CHATEL ; GRIGNY ; GUIBEVILLE ; IGNY ; ITTEVILLE ; JANVILLE SUR JUINE ; JANVRY ; JUVISY SUR ORGE ; LA FERTE ALAIS ; LA NORVILLE ; LA VILLE DU BOIS ; LARDY ; LE COUDRAY MONTCEAUX ; LE PLESSIS PATE ; LES GRANGES LE ROI ; LES MOLIERES ; LES ULIS ; LEUDEVILLE ; LIMOURS ; LISSES ; LONGJUMEAU ; LONGPONT SUR ORGE ; MAISSE ; MARCOUSSIS ; MAROLLES-EN-HUREPOIX ; MASSY ; MENNECY ; MILLY LA FORET ; MONDEVILLE ; MONTGERON ; MONTLHERY ; MORANGIS ; MORIGNY CHAMPIGNY ; MORSANG SUR ORGE ; NOZAY ; OLLAINVILLE ; ONCY SUR ECOLE ; ORMOY ; ORMOY LA RIVIERE ; ORSAY ; PALAISEAU ; PARAY VIEILLE POSTE ; QUINCY SOUS SENART ; RIS ORANGIS ; ROINVILLE SOUS DOURDAN ; SACLAS ; SACLAY ; SAINT AUBIN ; SAINT CHERON ; SAINT CYR LA RIVIERE ; SAINT CYR SOUS DOURDAN ; SAINTE GENEVIEVE DES BOIS ; SAINT GERMAIN LES ARPAJON ; SAINT GERMAIN LES CORBEIL ; SAINT HILAIRE ; SAINT JEAN DE BEAUREGARD ; SAINT MAURICE MONTCCOURONNE ; SAINT MICHEL SUR ORGE ; SAINT PIERRE DU PERRAY ; SAINT VRAIN ; SAINT YON ; SAULX LES CHARTREUX ; SAVIGNY SUR ORGE ; SERMAISE ; SOISY SUR ECOLE ; TIGERY ; VALPUISEAUX ; VARENNES JARCY ; VAUHALLAN ; VERRIERES LE BUISSON ; VERT LE GRAND ; VERT LE PETIT ; VIGNEUX SUR SEINE ; VILLABE ; VILLEBON SUR YVETTE ; VILLEJUST ; VILLEMOISSON SUR ORGE ; VILLIERS LE BACLE ; VILLIERS SUR ORGE ; VIRY CHATILLON ; WISSOUS ; YERRES

ARTICLE 8 : Date d'application

Le présent arrêté est applicable à compter de sa publication au recueil des actes administratifs de la préfecture de l'Essonne.

ARTICLE 9 : Mise à disposition du public

Le présent arrêté ainsi que ses annexes sera mis à la disposition du public dans les lieux suivants :

- Préfecture de l'ESSONNE, Direction 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, Boulevard de France, 91012 - EVRY CEDEX

- Service d'Aménagement Territorial Nord, 22 avenue du 8 mai 1945, 91125 - PALAISEAU CEDEX

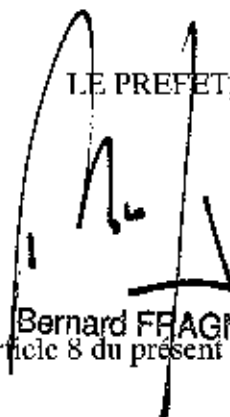
- Service d'Aménagement Territorial Sud, 25 route d'Egry, 91290 - ARPAJON

et dans toutes les mairies des communes concernées mentionnées à l'article 7.

ARTICLE 10 : Exécution

Messieurs le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Essonne, les Sous-Préfets d'EVRY, d'ETAMPES et de PALAISEAU, Mesdames et Messieurs les Maires des communes concernées, Monsieur 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,

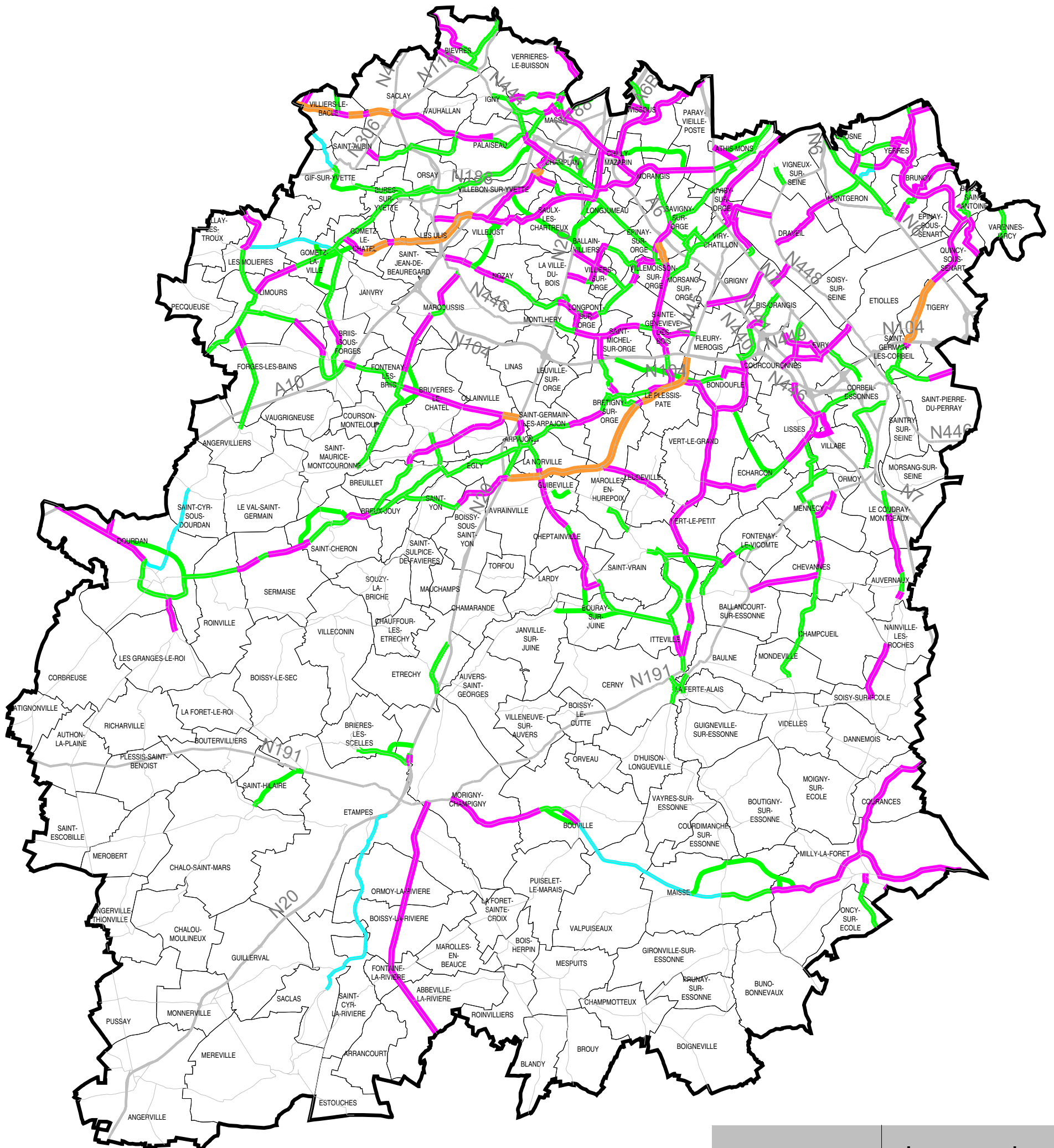


Bernard FRAGNEAU

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

Classement des Infrastructures de Transport Terrestre Réseau Routier Départemental en Essonne

%



Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

LISTE DES PIECES CONSTITUANT LE DOSSIER

- Arrêté relatif au classement sonore du réseau routier départemental de l'Essonne

Annexe 1 :

Tableaux du classement sonore du réseau routier départemental de l'Essonne

Annexe 2 :

Tableau des départements limitrophes de l'Essonne affectés par le bruit d'infrastructures ou tronçons d'infrastructure classés au titre du présent arrêté.

Annexe 3 :

Carte de repérage du classement sonore du réseau routier départemental de l'Essonne

Annexe 4 :

- Extrait de l'article L 571-10 du Code de l'Environnement
- Décrets 95-20 et 95-21 du 9 janvier 1995
- Arrêté interministériel du 30 mai 1996
- Arrêtés interministériels du 25 avril 2003

ANNEXE 1

Tableaux du classement sonore du réseau routier départemental de l'Essonne

PREFECTURE DE L'ESSONNE
Direction des Travaux Départementaux
Voies pour l'Essonne à l'arrêté n°
de ce jour
A Evry, le
Le Préfet,



Bernard FRAGNEAU

[illegible]

[illegible]

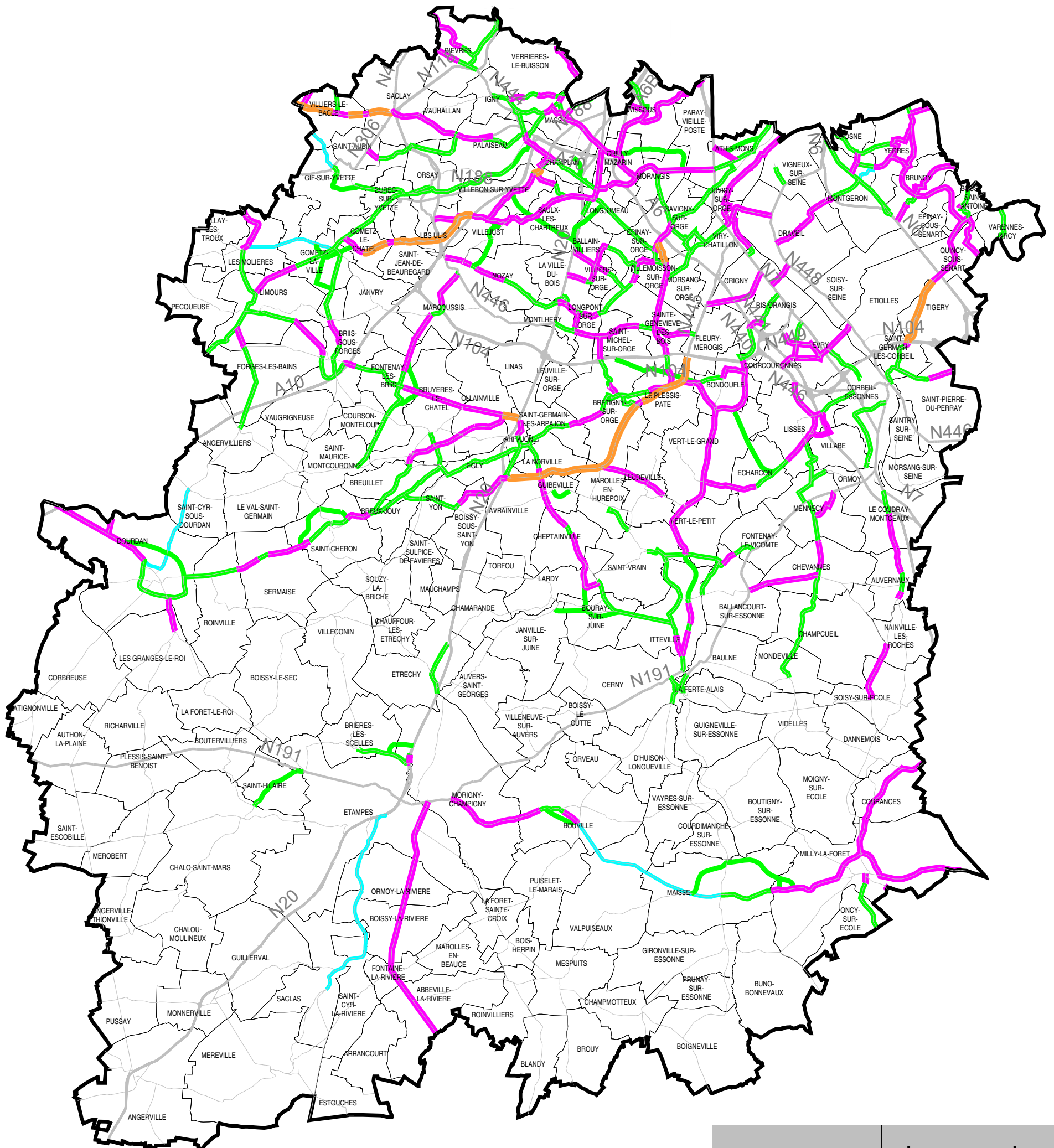
[illegible]

[illegible]

Communes concernées	Nature de l'infraction	Début du litige (ou description de l'infraction excommuniée)	Fin du litige ou (PHT-accusé pour infraction)	Catégorie sexuelle du litige	Ageur des sources citées par le PHT	Type de litige
VERREES	RD 31	RD 31 - (S+10)	RD 31 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 32	RD 32 - (S+10)	RD 32 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 33	RD 33 - (S+10)	RD 33 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 34	RD 34 - (S+10)	RD 34 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 35	RD 35 - (S+10)	RD 35 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 36	RD 36 - (S+10)	RD 36 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 37	RD 37 - (S+10)	RD 37 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 38	RD 38 - (S+10)	RD 38 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 39	RD 39 - (S+10)	RD 39 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 40	RD 40 - (S+10)	RD 40 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 41	RD 41 - (S+10)	RD 41 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 42	RD 42 - (S+10)	RD 42 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 43	RD 43 - (S+10)	RD 43 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 44	RD 44 - (S+10)	RD 44 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 45	RD 45 - (S+10)	RD 45 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 46	RD 46 - (S+10)	RD 46 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 47	RD 47 - (S+10)	RD 47 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 48	RD 48 - (S+10)	RD 48 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 49	RD 49 - (S+10)	RD 49 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 50	RD 50 - (S+10)	RD 50 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 51	RD 51 - (S+10)	RD 51 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 52	RD 52 - (S+10)	RD 52 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 53	RD 53 - (S+10)	RD 53 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 54	RD 54 - (S+10)	RD 54 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 55	RD 55 - (S+10)	RD 55 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 56	RD 56 - (S+10)	RD 56 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 57	RD 57 - (S+10)	RD 57 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 58	RD 58 - (S+10)	RD 58 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 59	RD 59 - (S+10)	RD 59 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 60	RD 60 - (S+10)	RD 60 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 61	RD 61 - (S+10)	RD 61 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 62	RD 62 - (S+10)	RD 62 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 63	RD 63 - (S+10)	RD 63 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 64	RD 64 - (S+10)	RD 64 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 65	RD 65 - (S+10)	RD 65 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 66	RD 66 - (S+10)	RD 66 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 67	RD 67 - (S+10)	RD 67 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 68	RD 68 - (S+10)	RD 68 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 69	RD 69 - (S+10)	RD 69 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 70	RD 70 - (S+10)	RD 70 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 71	RD 71 - (S+10)	RD 71 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 72	RD 72 - (S+10)	RD 72 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 73	RD 73 - (S+10)	RD 73 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 74	RD 74 - (S+10)	RD 74 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 75	RD 75 - (S+10)	RD 75 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 76	RD 76 - (S+10)	RD 76 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 77	RD 77 - (S+10)	RD 77 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 78	RD 78 - (S+10)	RD 78 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 79	RD 79 - (S+10)	RD 79 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 80	RD 80 - (S+10)	RD 80 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 81	RD 81 - (S+10)	RD 81 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 82	RD 82 - (S+10)	RD 82 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 83	RD 83 - (S+10)	RD 83 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 84	RD 84 - (S+10)	RD 84 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 85	RD 85 - (S+10)	RD 85 - (S+10)	3	100 m	Quart
	RD 86	RD 86 - (S+10)	RD 86 - (S+10)	3	100 m	Quart

Classement des Infrastructures de Transport Terrestre Réseau Routier Départemental en Essonne

%

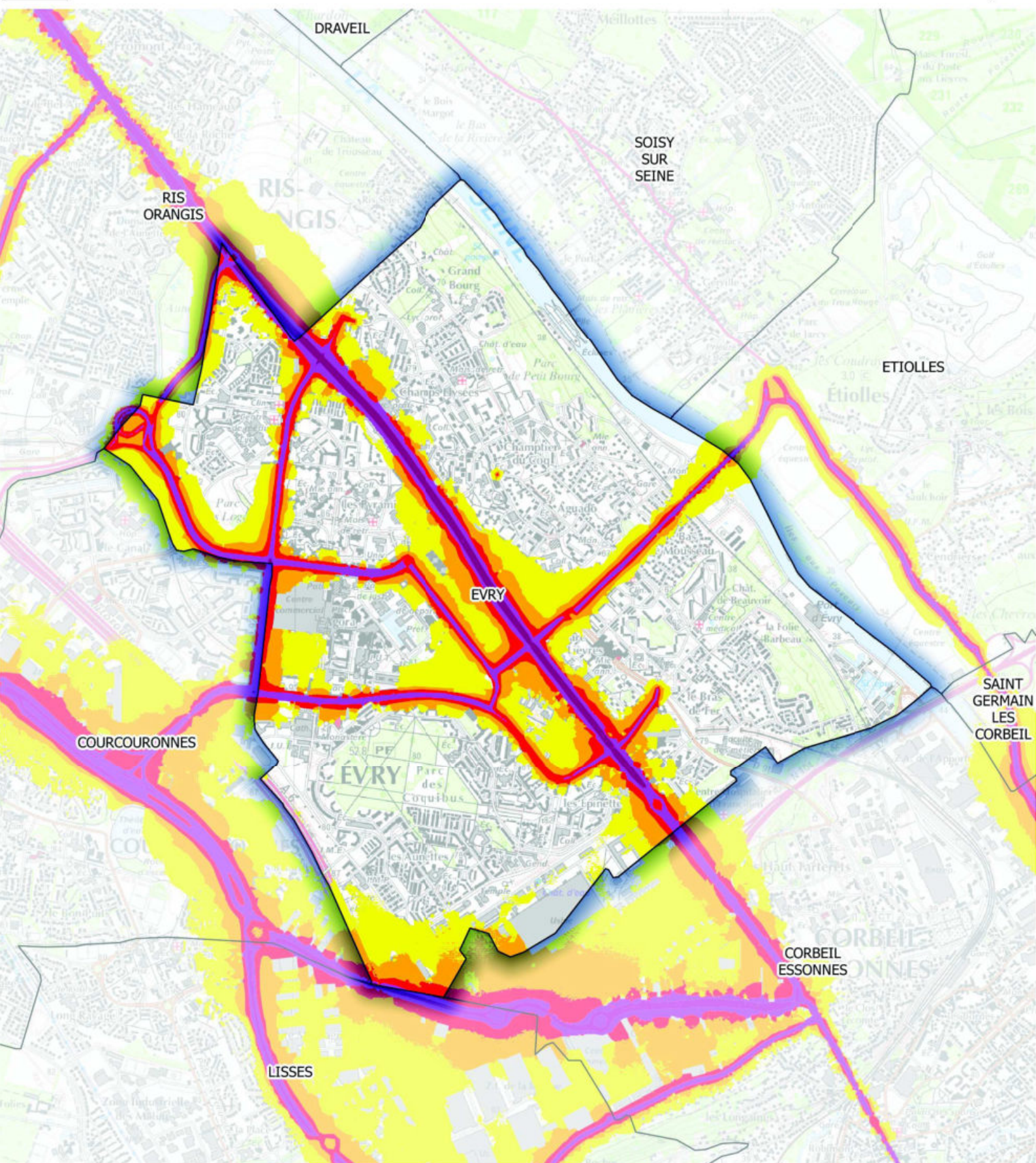


Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
2	250 m
3	100 m
4	30 m
5	10 m

Carte de type A (Lden)

Réseau routier départemental dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

Estimation du bruit sur 24 heures



Zones exposées au bruit en dB(A)

- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- [70-75[
- ≥75

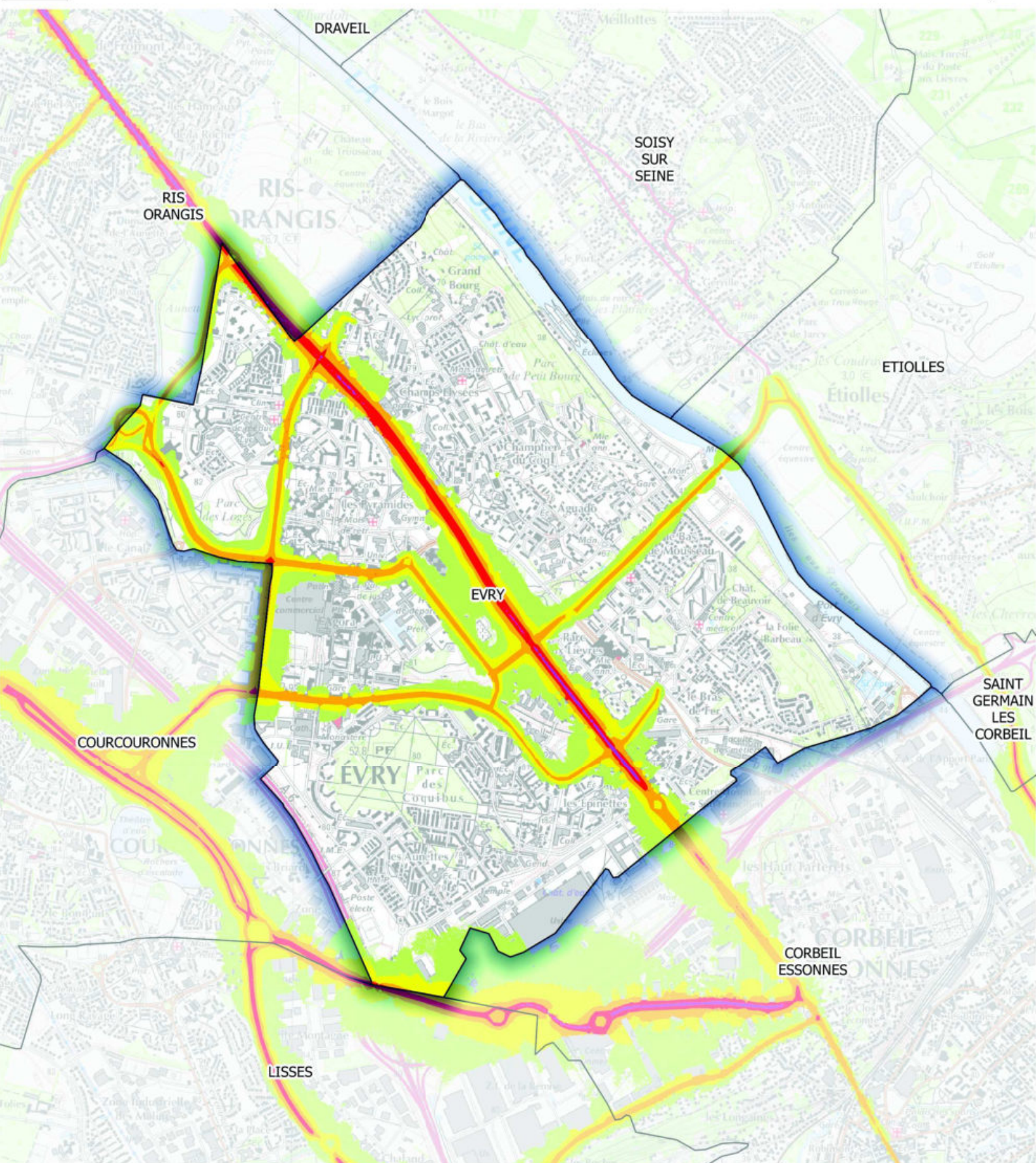
0 250 500 m



Carte de type A (Ln)

Réseau routier départemental dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

Estimation du bruit sur la période nocturne



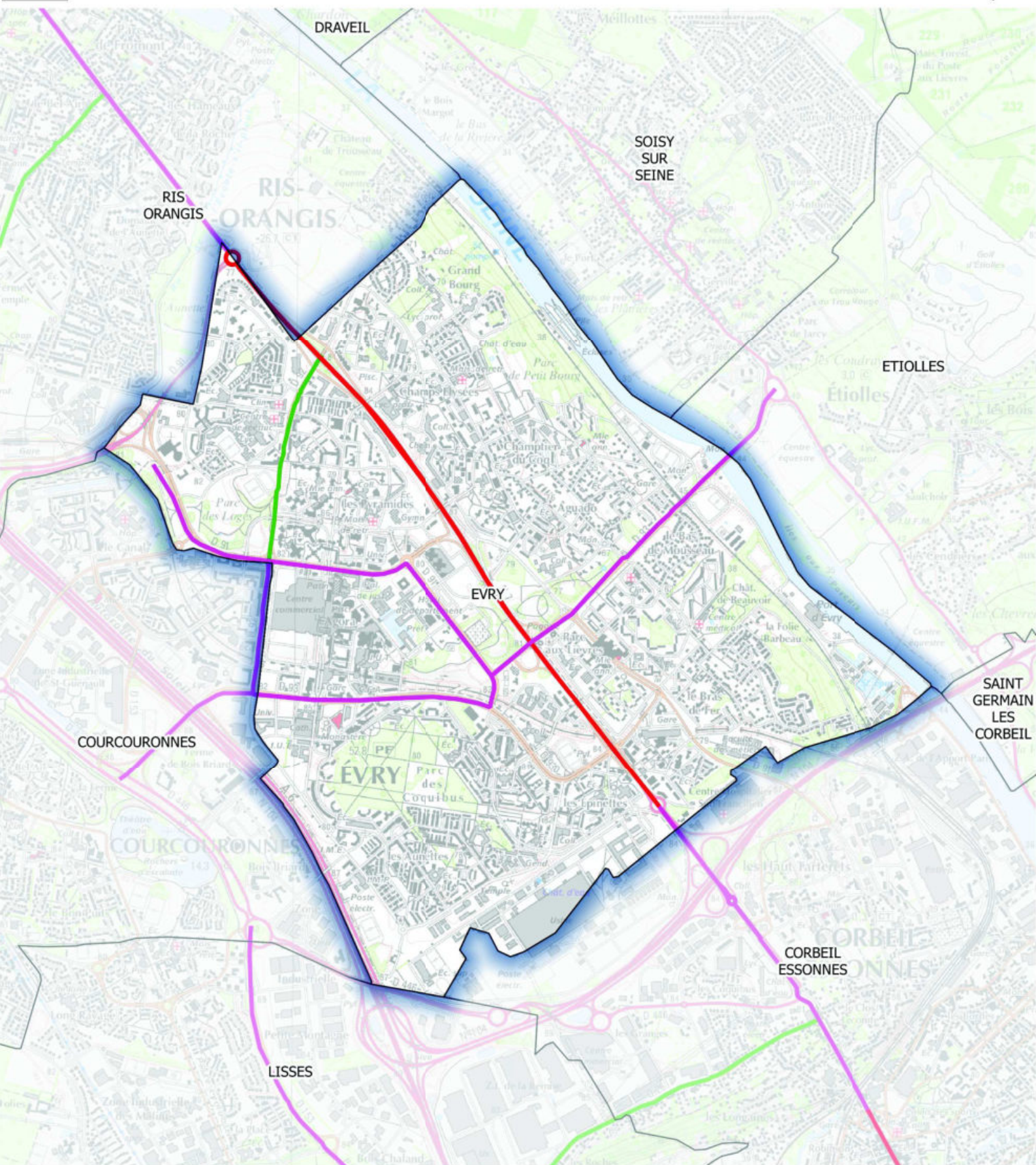
Zones exposées au bruit en dB(A)

- [50-55[
- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- ≥70

0 250 500 m



Classement sonore du réseau routier départemental Carte de type B



Catégorie de l'infrastructure

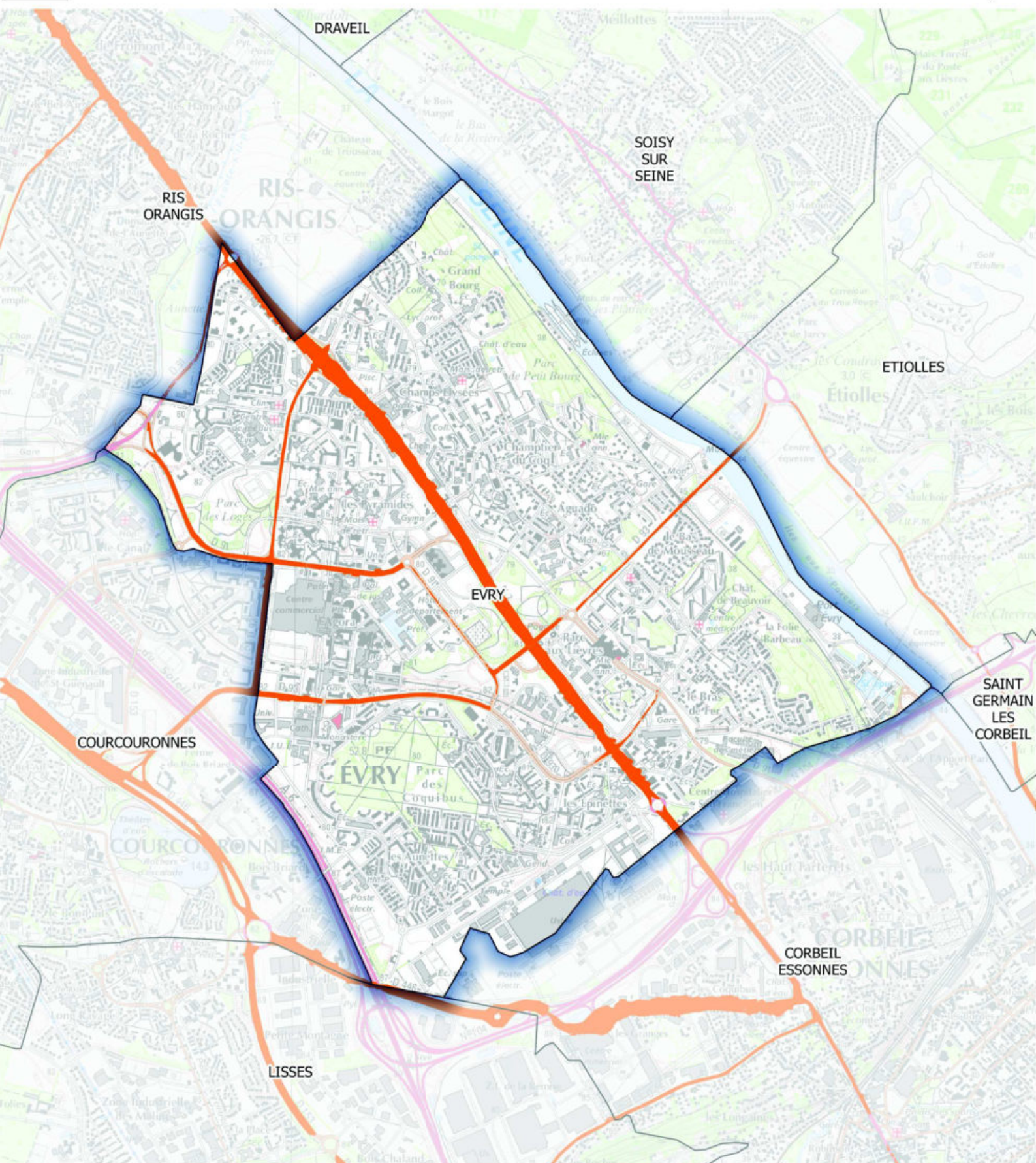


Largeur maximum du secteur affecté par le bruit

- 1 (300 m)
- 2 (250 m)
- 3 (100 m)
- 4 (30 m)
- 5 (10 m)



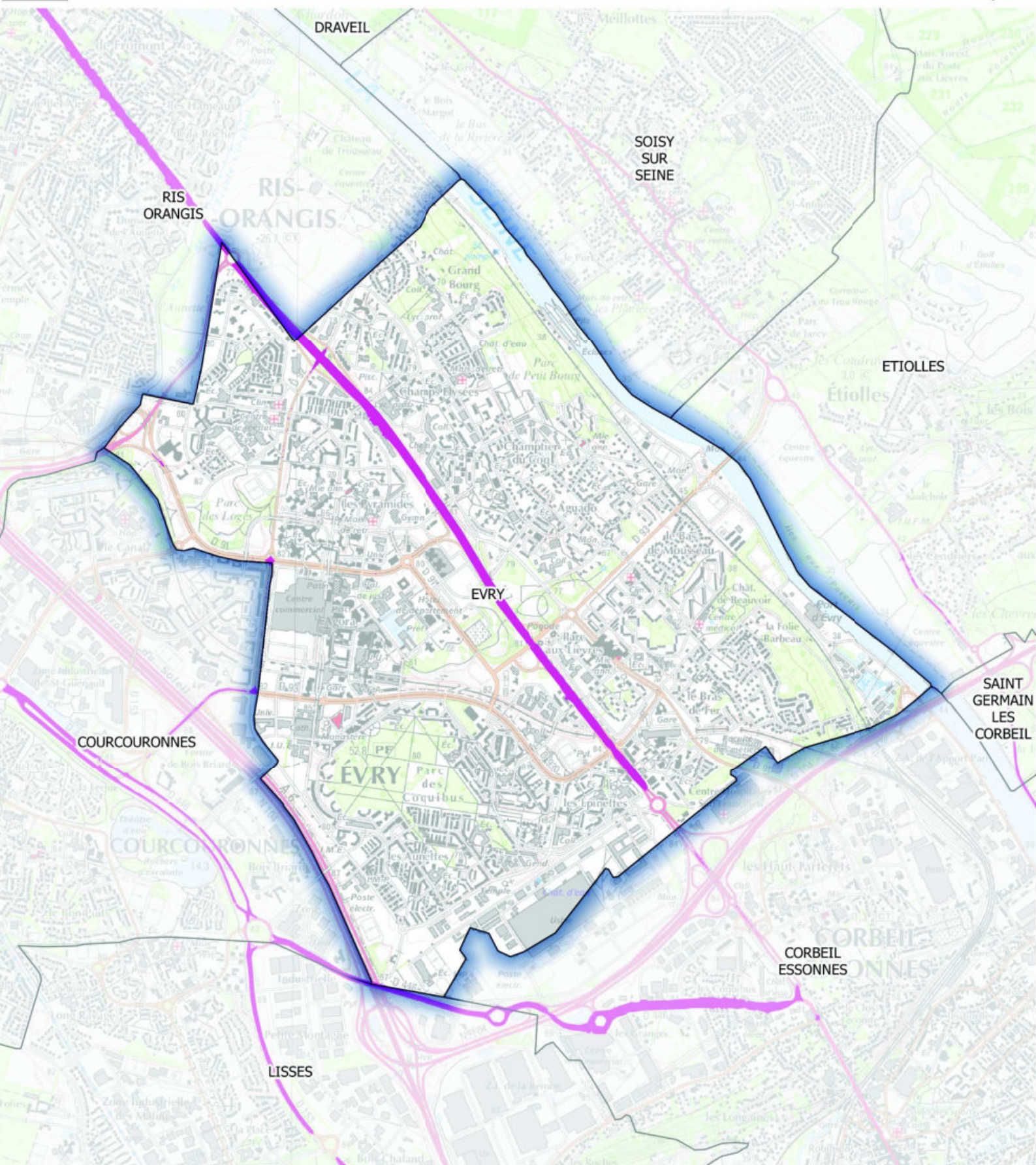
Carte de type C (Lden)
Réseau routier départemental dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur 24 heures - Dépassement des valeurs limites



Zones exposées au bruit en dB(A)
>68

 >68

Carte de type C (Ln)
Réseau routier départemental dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne - Dépassement des valeurs limites



Zones exposées au bruit en dB(A)
 >62

 >62





RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PRÉFET DE L'ESSONNE

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement**

**ARRÊTÉ n° 2018 – DDT – SE – N° 489 du 20 décembre 2018
portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes
infrastructures routières départementales, nationales et autoroutières (concedées et
non concedées) dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules
dans le département de l'Essonne
(3^e échéance)**

**LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L. 572-5 et R. 572-1 à R. 572-7 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note en date du 22 décembre 2016 relative à l'organisation et au financement du réexamen et le cas échéant de la révision des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement des grandes infrastructures de transport terrestre (2017-2018) – 3^e échéance ;

VU l'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux grandes infrastructures routières, autoroutières et ferroviaires sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 12 août 2014 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux grandes infrastructures routières et autoroutières sur le département de l'Essonne ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le courrier d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR) du 12 juillet 2018 relatif à la reconduction des cartes de bruit existantes ;

VU les données communiquées par le Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement, dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit des réseaux routier national et autoroutier ;

VU les données communiquées par Bruitparif, dans le cadre du réexamen, et le cas échéant de la révision des cartes de bruit du réseau routier départemental ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-5 du code de l'environnement, de réexaminer, et le cas échéant, de réviser, les cartes de bruit stratégiques, au moins tous les cinq ans ;

CONSIDÉRANT que ce réexamen conduit, selon le cas, à réviser ou reconduire les cartes précédemment élaborées pour les infrastructures routières dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules.

CONSIDÉRANT que les gestionnaires des réseaux routiers départemental, national et autoroutier concédé et non concédé, ont indiqué des évolutions de trafic dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que des protections acoustiques ont été réalisées sur le réseau routier national dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que le gestionnaire APRR du réseau autoroutier concédé indique qu'aucune évolution sensible du trafic n'a été constatée dans le département de l'Essonne depuis l'arrêté préfectoral n°2014-DDT-SE n°322 du 22 août 2014 ;

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :

Les cartes de bruit des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier (concédé et non concédé) dont le trafic annuel est supérieur à 3 millions de véhicules sont approuvées.

ARTICLE 2 :

Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier (concédé et non concédé) visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n .

La valeur de l'indice de bruit L_{den} , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit (22h-6h). Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

ARTICLE 3 :

Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique pour chaque gestionnaire d'infrastructures présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée, l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;

➤ Des documents graphiques, établis au 1/25 000, représentant :

- des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den} , allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
- des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n , allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
- une carte de types B localisant les secteurs affectés par le bruit, tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en application de l'article L.571 - 10 du code de l'environnement ;
- des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_{den} supérieur à 68 dB (A) pour les grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier ;
- des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_n supérieur à 62 dB (A) pour les grandes infrastructures des réseaux routiers départemental, national et autoroutier.

ARTICLE 4 : Consultation des documents

Les cartes de bruit stratégiques et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre>

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 5 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- à la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement ;
- à la Direction d'Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR) ;
- à la Direction de COFIROUTE, société de VINCI Autoroutes
- au Président du Conseil Départemental de l'Essonne ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores¹ ;
- aux Maires des communes concernées².

1 T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Versailles Grand Parc, Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine, Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart, Etampois Sud Essonne, et, Communautés de Communes Pays de Limours, Dourdannais en Ilurepoix, entre Juine et Rémard et Val d'Essonne et Les Deux Vallées.

2 Angerville, Angervilliers, Arpajon, Athis-mons, Auvemaux, Auvers-Saint-George, Avrainville, Ballainvilliers, Ballancourt-sur-Essonne, Bauine, Bièvres, Boissy-sous-Saint-Yon, Bondoufle, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Breuillet, Breux-Jouy, Briis-sous-Forges, Brunoy, Bruyères-le-Châtel, Burcs-sur-Yvette, Cerny, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Courcouronnes, Crosne, Dourdan, Draveil, Echareon, Egly, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Etampes, Etolles, Etrechy, Evry, Fleury-Mérogis, Fontenay-les-Briis, Fontenay-le-Vicomte, Forges-les-Bains, Gif-sur-Yvette, Gometz-la-Ville, Gometz-le-Châtel, Grigny, Guiberville, Guillerval, Igny, Janvry, Juvisy-sur-Orge, La ferté-Alais, La Norville, La ville-du-bois, Lardy, Le Coudray-Monceaux, Le Plessis-Paté, Les Ulis, Leudeville, Leuville-sur-Orge, Limours, Linas, Lisses, Longjumeau, Longpont-sur-Orge Marcoussis, Marolles-en-Hurepoix, Massy, Mauchamps, Mennecy, Milly-la-Forêt, Monnerville, Mongeron, Montlhéry, Morangis, Morigny-Champigny, Morsang-sur-Orge, Nainville-les-Roches, Nozay, Ollainville, Ormoy, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Saclas, Saclay, Saint-Aubin, Saint-Chéron, Saint-Cyr-sous-Dourdan, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germain-les-Arpajon, Saint-Germain-les-Corbeil, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-sur-Orge, Saint-Pierre-du-Perray, Saintry-sur-Seine, Saint-Vrain, Saulx-les-Chartreux, Savigny-sur-Orge, Soisy-sur-Ecole, Soisy-sur-Seine, Tigery, Vaugrigneuse, Vaulhallan, Verrières-le-Buisson, Vert-le-Grand, Vert-le-Petit, Vigneux-sur-Seine, Villabé, Villebon-sur-Yvette, Villejust, Villemoisson-sur-Orge, Villiers-le-Bâcle, Villiers-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres.

ARTICLE 6 :

L'arrêté préfectoral n°2010-DDT-SE n°1121 du 14 octobre 2010 et l'arrêté préfectoral n°2014- DDT- SE n°322 du 12 août 2014 sont abrogés.

ARTICLE 7 :

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 recours contentieux peut être fait notamment de manière dématérialisée par voie électronique (<https://www.lclercours.fr/>).

ARTICLE 8 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Évry, le sous-préfet de Palaiseau, la sous-préfète d'Étampes et le directeur départemental des territoires sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

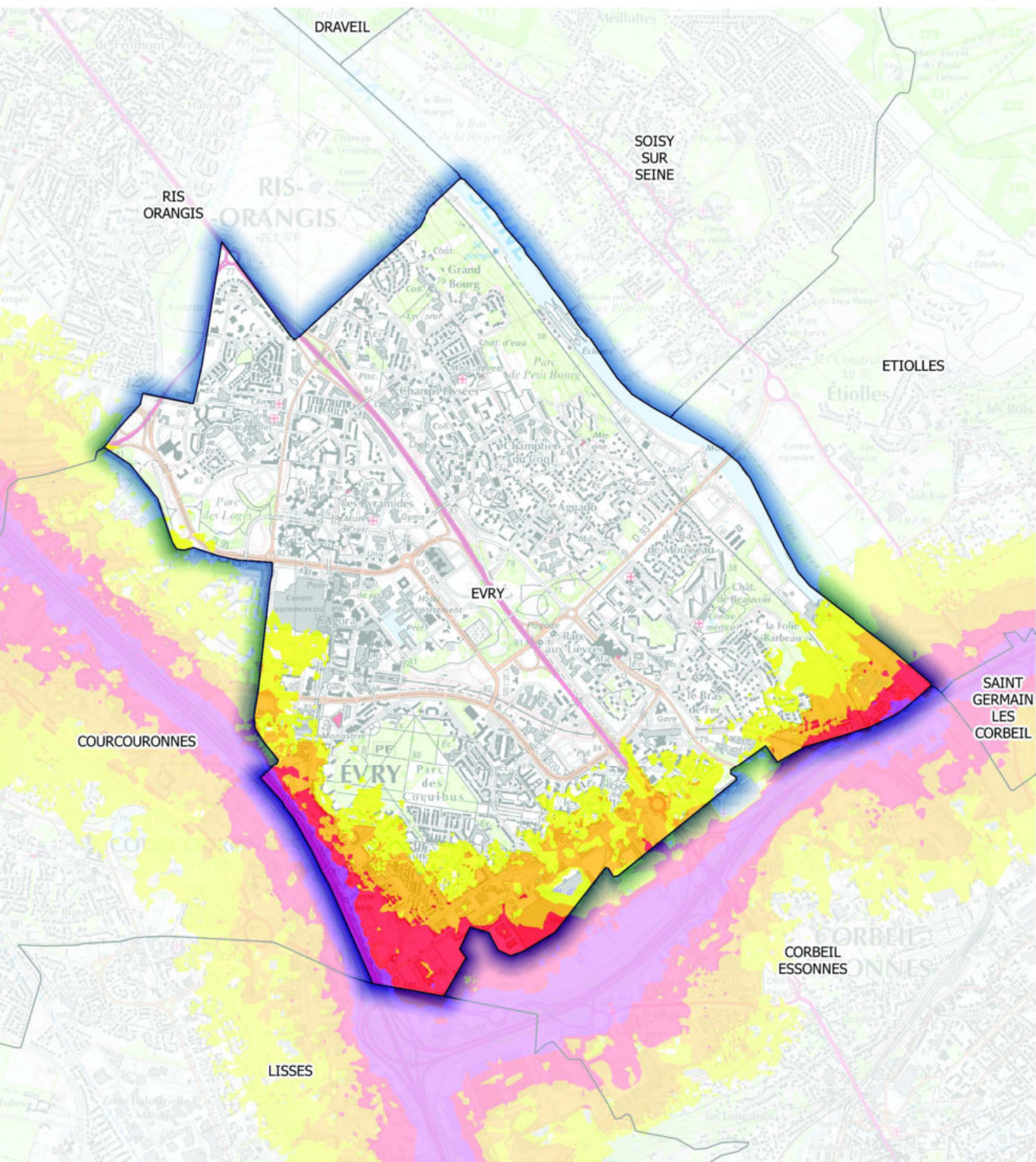


Jean-Benoît ALBERTINI

Carte de type A (Lden)

Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

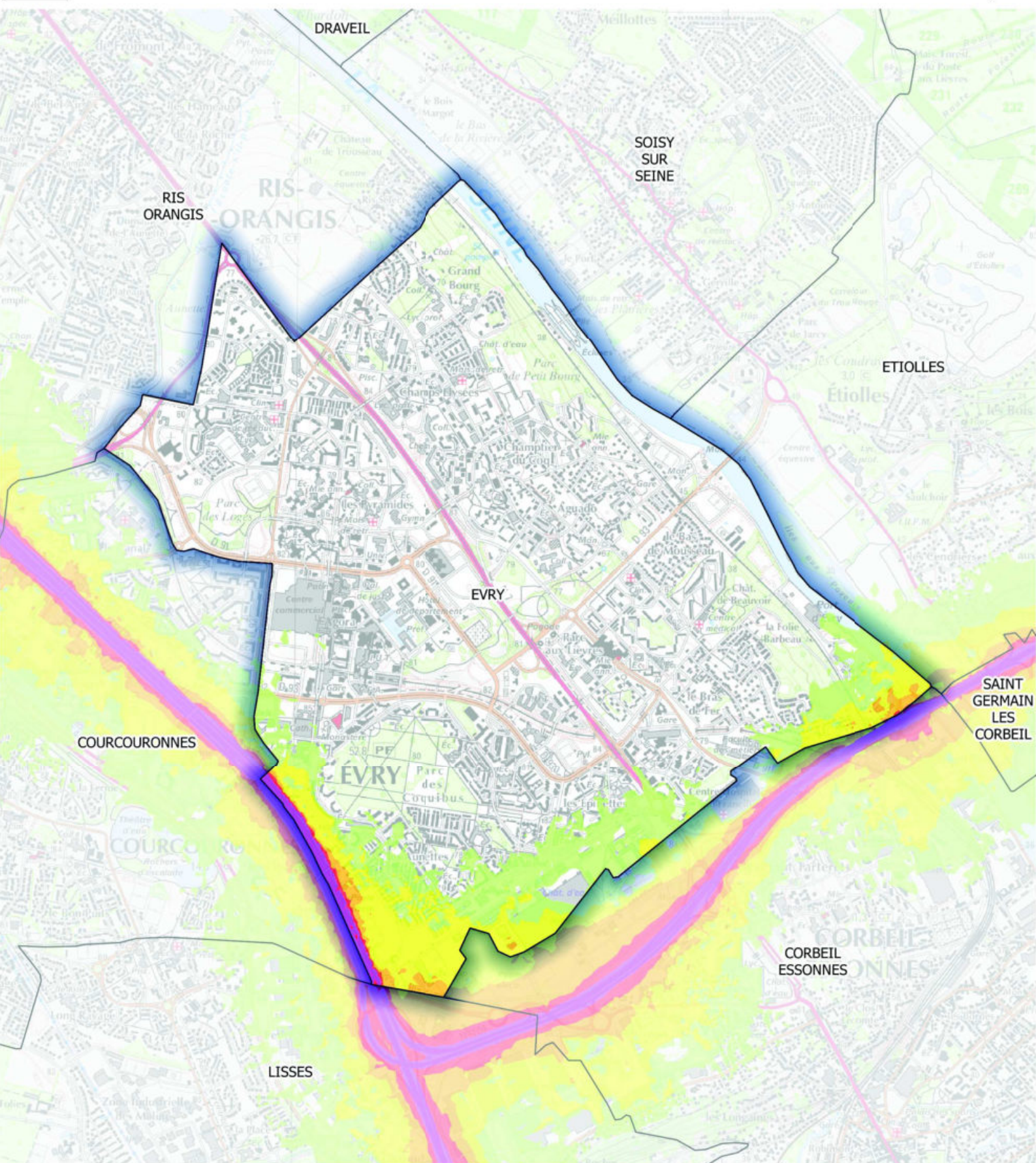
Estimation du bruit sur 24 heures



Zones exposées au bruit en dB(A)

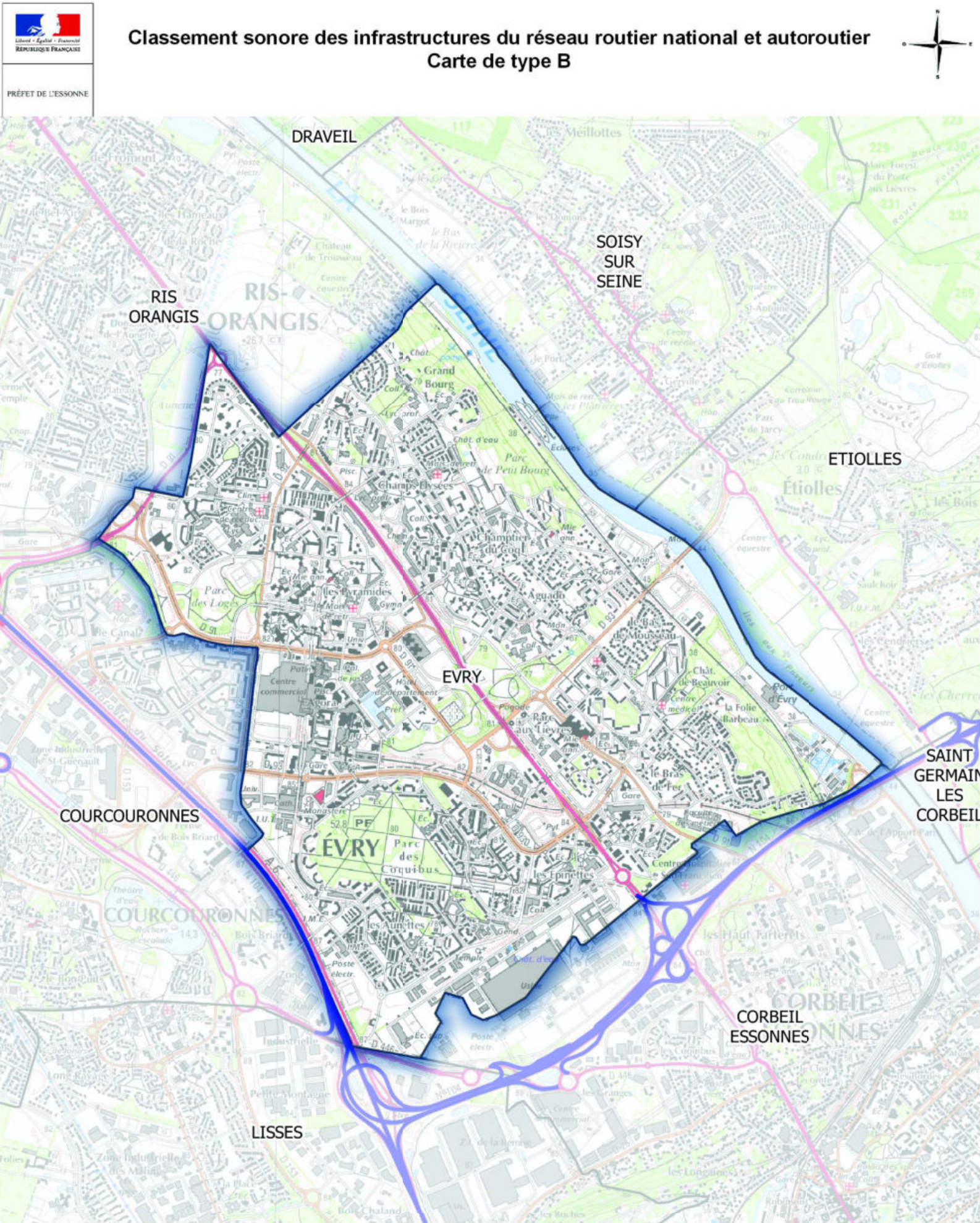
- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- [70-75[
- ≥75

Carte de type A (Ln)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne



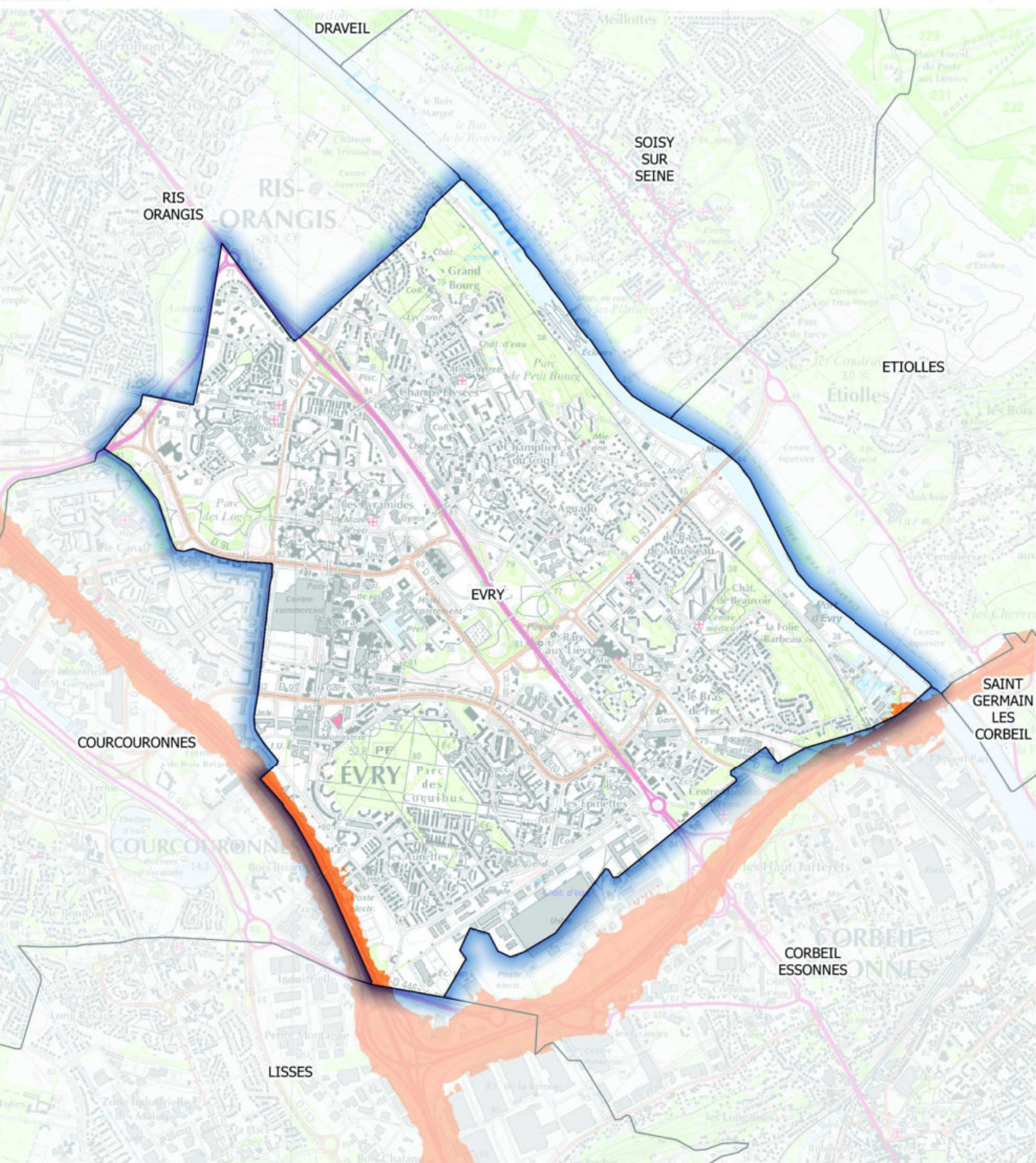
Zones exposées au
bruit en dB(A)

- [50-55[
- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- ≥70



Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
	1 (300 m)
	2 (250 m)
	3 (100 m)

Carte de type C (Lden)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur 24 heures - Dépassement des valeurs limites

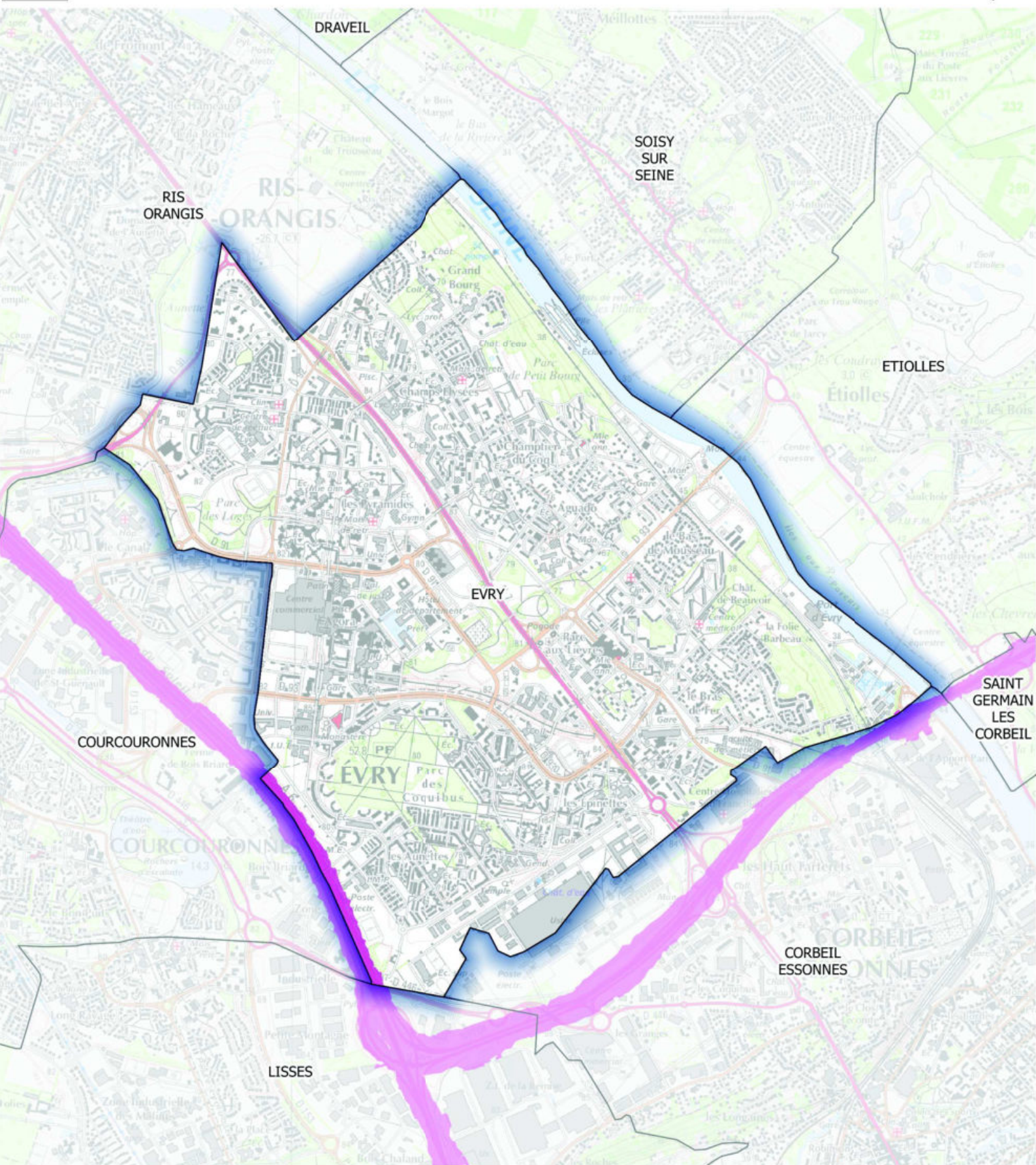


Zones exposées au bruit en dB(A)
 ≥ 68

 ≥ 68



Carte de type C (Ln)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne - Dépassement des valeurs limites



**Zones exposées au
bruit en dB(A)**

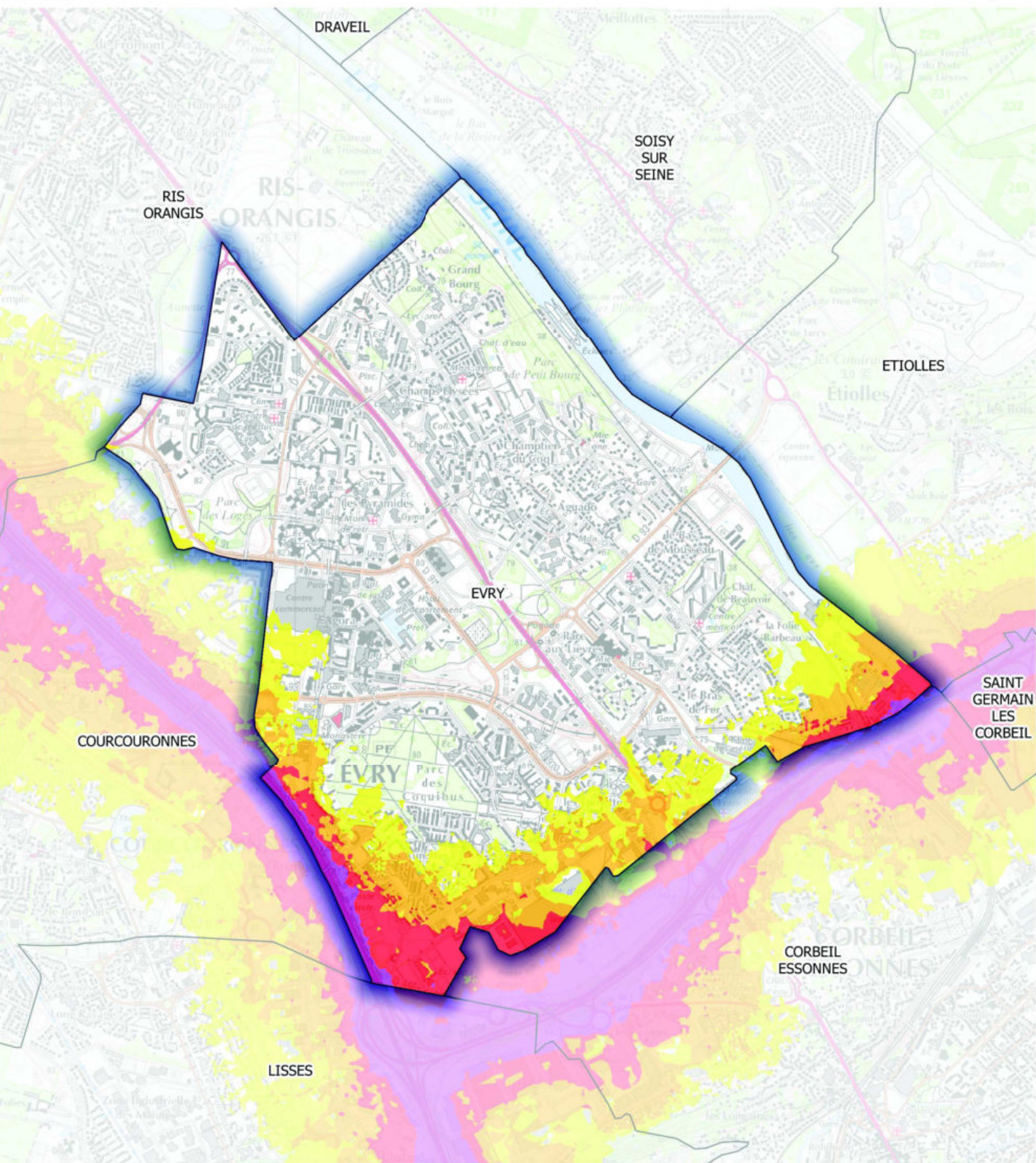
 ≥62



Carte de type A (Lden)

Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an

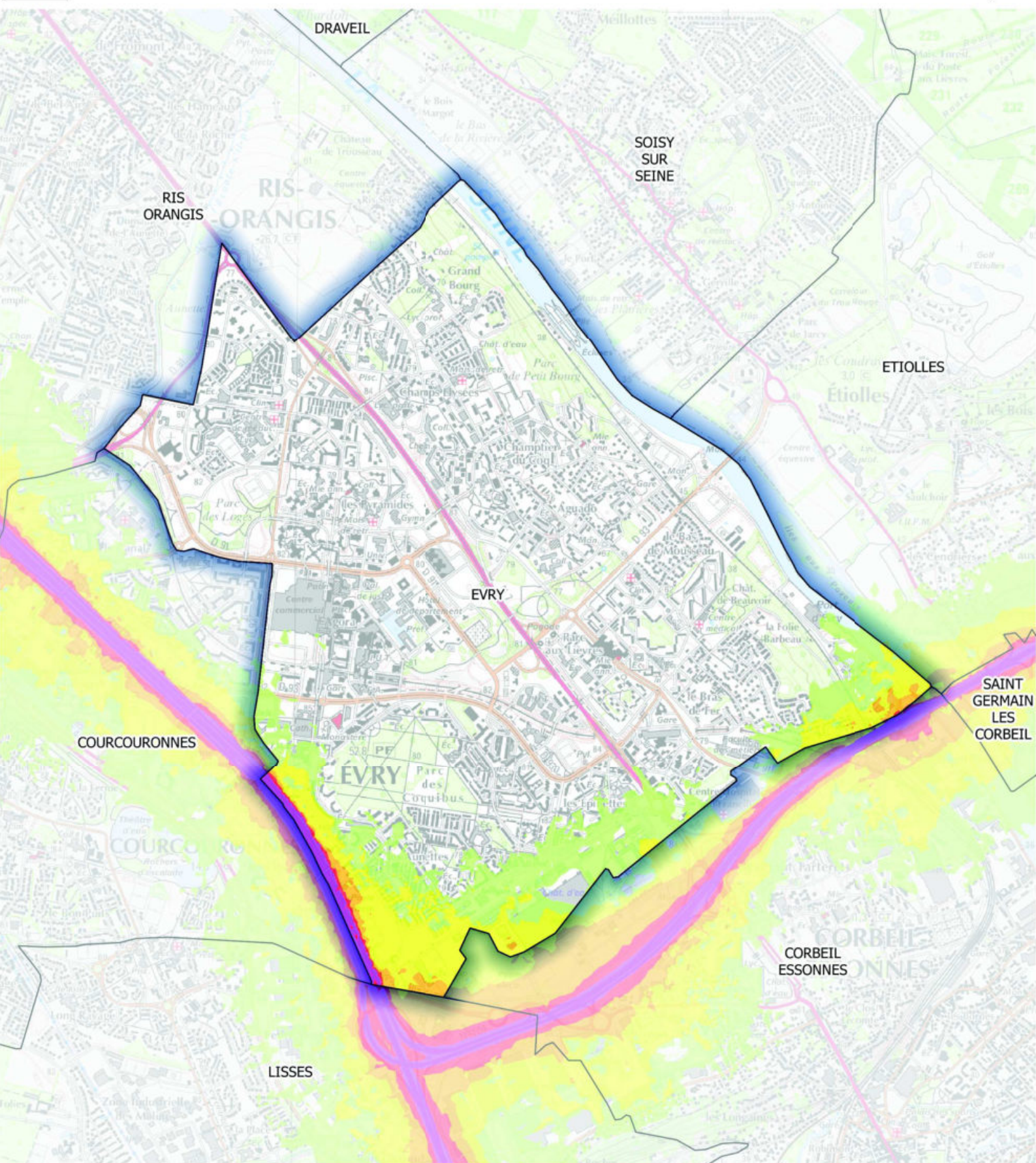
Estimation du bruit sur 24 heures



Zones exposées au bruit en dB(A)

- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- [70-75[
- ≥75

Carte de type A (Ln)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne

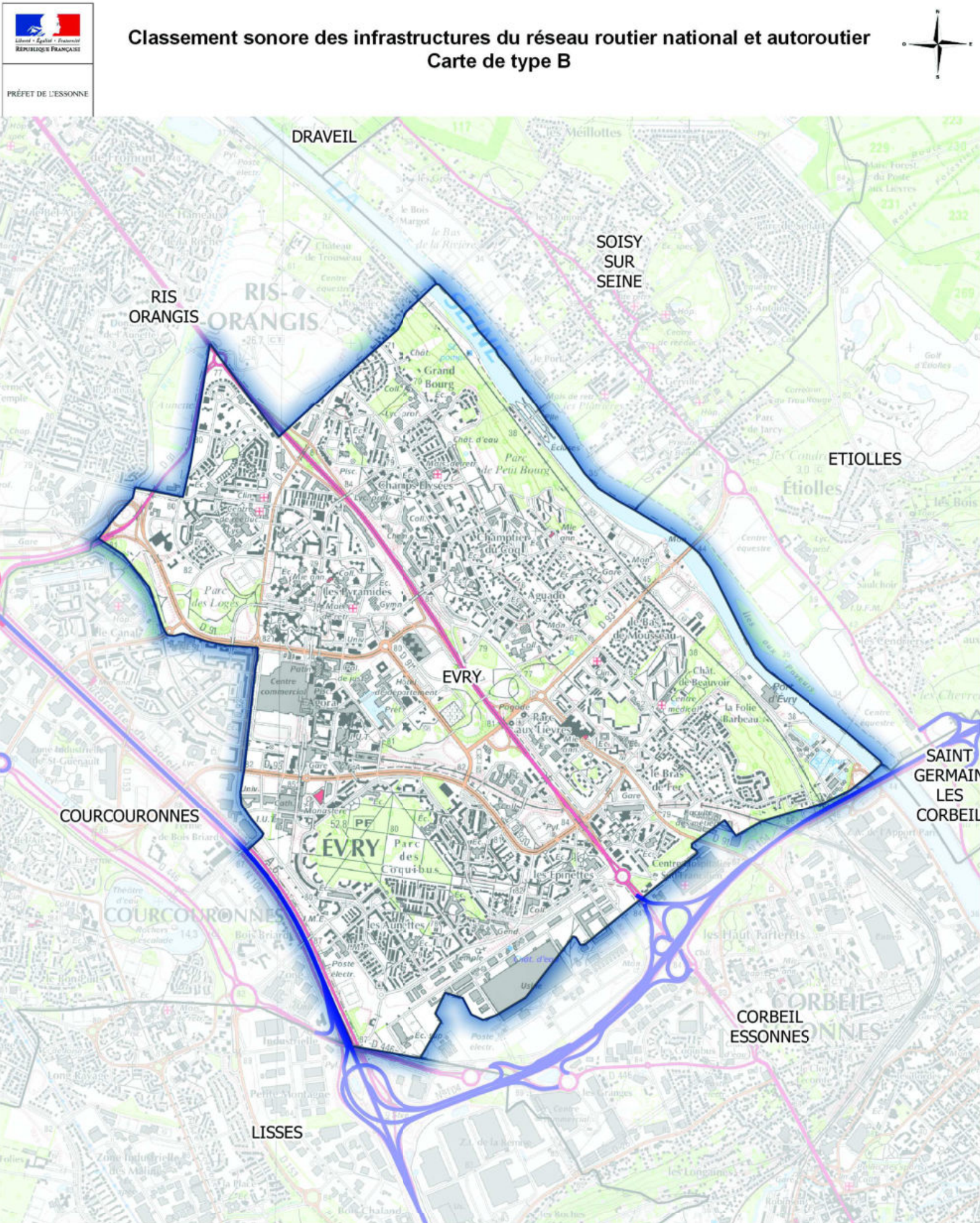


Zones exposées au bruit en dB(A)

- [50-55[
- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- ≥70

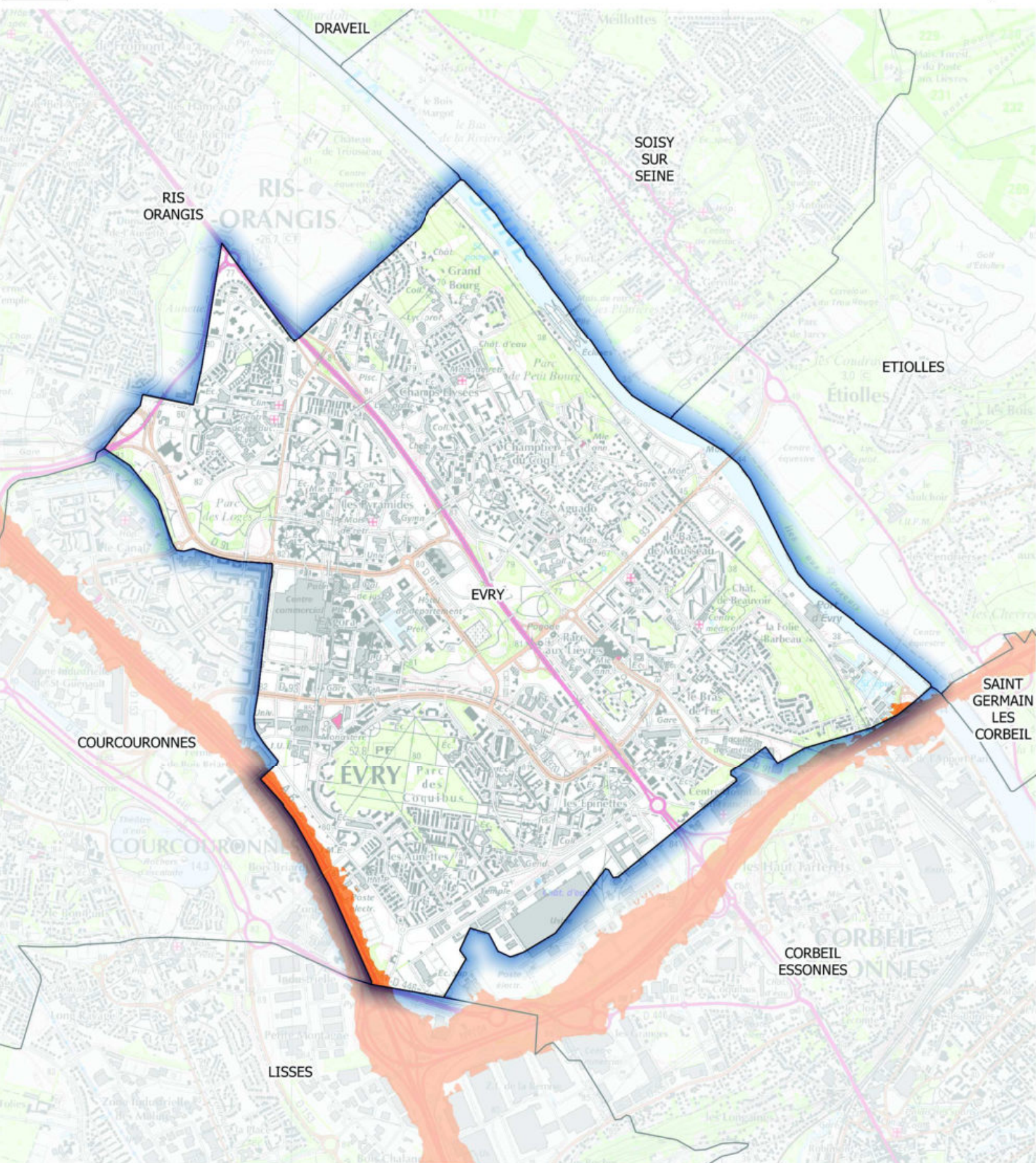
0 250 500 m





Catégorie de l'infrastructure	Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
	1 (300 m)
	2 (250 m)
	3 (100 m)

Carte de type C (Lden)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur 24 heures - Dépassement des valeurs limites

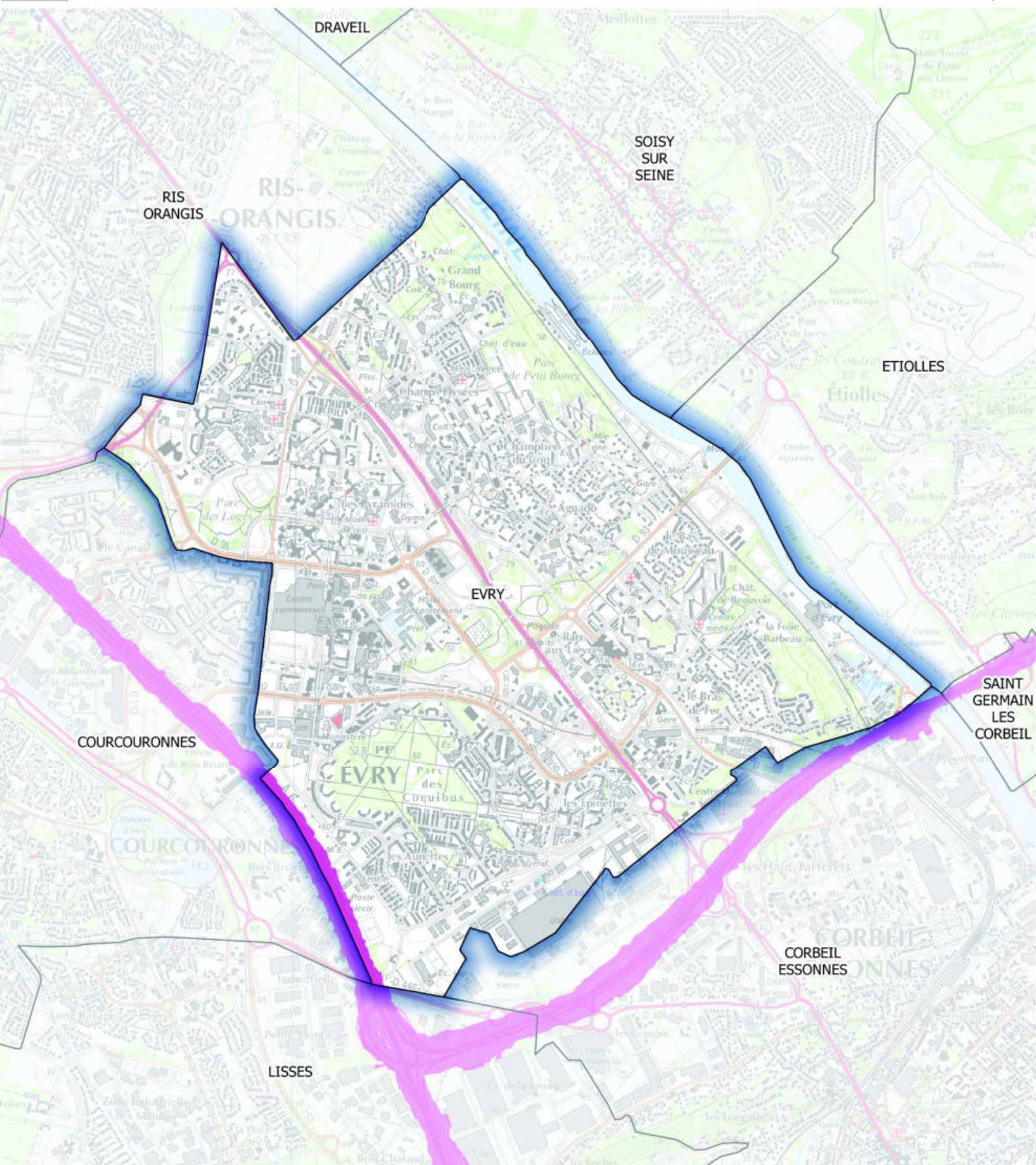


Zones exposées au bruit en dB(A)
 ≥ 68

 ≥ 68



Carte de type C (Ln)
Infrastructures routières nationales et autoroutières dont le trafic est supérieur à 3 millions de véhicules par an
Estimation du bruit sur la période nocturne - Dépassement des valeurs limites



**Zones exposées au
 bruit en dB(A)**

 ≥62



ARRETE N° 108 DU 20 MAI 2003

relatif au classement sonore du réseau ferroviaire 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 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 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 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit dans les établissements d'enseignement,
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,
Vu les études effectuées par la Direction Départementale de l'Équipement de l'Essonne,
Vu les avis des communes concernées,
Après consultation de la Régie Autonome des Transports Parisiens (R.A.T.P.) d'une part et de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) d'autre part,
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 1

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 ferroviaire et ORLYVAL) 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 ferroviaire.

ARTICLE 2

Le réseau ferroviaire est classé, vis à vis du bruit, en 5 catégories.

Ce classement est applicable aux infrastructures existantes en service, exploitées par la RATP et la SNCF, conformément aux données de trafics recensées à la date du présent arrêté.

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	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
ANGERVILLIERS	T.G.V.-Atlantique	totalité	1	300 m	Ouvert
ARPAJON	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
ATHIS-MONS	R.E.R. C R.E.R. D4	totalité totalité	1 1	300 m 300 m	Ouvert Ouvert
BALLANCOURT-SUR-ESSONNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
BAULNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
BIEVRES	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
BOIGNEVILLE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
BOUSSY-SAINT-ANTOINE	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
BOUTIGNY-SUR-ESSONNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
BRETIGNY-SUR-ORGE	R.E.R. C R.E.R. C4 R.E.R. C6	totalité totalité totalité	1 3 1	300 m 100 m 300 m	Ouvert Ouvert Ouvert
BREUILLET	R.E.R. C4	totalité	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)
BREUX-JOUY	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
BRIERES-LES-SCELLES	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
BRIIS-SOUS-FORGES	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
BRUNOY	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
BUNO-BONNEVAUX	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
BURES-SUR-YVETTE	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
CHALOU-MOULINEUX	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
CHAMARANDE	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
CHAMPLAN	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
CHEPTAINVILLE	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
CHILLY-MAZARIN	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
CORBEIL-ESSONNES	R.E.R.-D.4 vallée	totalité	2	250 m	Ouvert
	R.E.R.-D.4 plateau	totalité	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. D4 vers Melun	totalité (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
LE COUDRAY-MONTCEAUX	R.E.R. D4 vers Melun	totalité	2	250 m	Ouvert
COURCOURONNES	R.E.R. D4 plateau	totalité	2	250 m	Ouvert
CROSNE	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
DOURDAN	R.E.R. C4 Ligne Paris-Tours	totalité totalité	3 Non Classée	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)
EGLY	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
EPINAY-SOUS-SENART	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
EPINAY-SUR-ORGE	R.E.R. C R.E.R. C8	totalité totalité	1 2	300 m 250 m	Ouvert Ouvert
ETAMPES	R.E.R. C6 R.E.R.. C6 Ligne Paris-Orléans	segment 4011 segment 4547 totalité	1 4 1	300 m 30 m 300 m	Ouvert Ouvert Ouvert
ETRECHY	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
EVRY	R.E.R.-D.4 vallée R.E.R.-D.4 plateau	totalité totalité (hors tunnel)	2 2	250 m 250 m	Ouvert Ouvert
LA FERTE-ALAIS	R.E.R. D4 R.E.R. D4	segment 5404 segment 5406	3 3	100 m 100 m	Ouvert Ouvert
FONTENAY-LE-VICOMTE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
FORGES-LES-BAINS	T.G.V. Atlantique	totalité	1	300 m	Ouvert
GIF-SUR-YVETTE	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
GIRONVILLE-SUR-ESSONNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
GRIGNY	R.E.R. D4 vallée R.E.R. D4 plateau	totalité totalité (hors tunnel)	2 2	250 m 250 m	Ouvert Ouvert
GUIGNEVILLE-SUR-ESSONNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
GUILLERVAL	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
IGNY	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
JANVRY	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 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)
JUVISY-SUR-ORGE	R.E.R. C R.E.R. D4	totalité totalité	1 2	300 m 250 m	Ouvert Ouvert
LARDY	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
LONGJUMEAU	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
MAISSE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
MARCOUSSIS	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
MAROLLES-EN-HUREPOIX	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
MASSY	R.E.R. B4 R.E.R. B4 R.E.R. C2 R.E.R. C8 R.E.R. C8 T.G.V. Atlantique	segment Nord segment Sud totalité segment 3562 segment 3565 totalité (hors tunnel)	3 4 3 2 2 2	100 m 30 m 100 m 250 m 250 m 250 m	Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert Ouvert
MENNECY	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
MONNERVILLE	Ligne Paris-Orléans	totalité	1	300 m	Ouvert
MONTGERON	R.E.R. D2 R.E.R. D4	totalité totalité	1 1	300 m 300 m	Ouvert Ouvert
MORANGIS	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
MORIGNY-CHAMPIGNY	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
LA NORVILLE	R.E.R. C4 R.E.R. C6	totalité totalité	3 1	100 m 300 m	Ouvert Ouvert
ORMOY	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
ORSAY	R.E.R. B4	totalité	4	30 m	Ouvert
PALAISEAU	R.E.R. B4 R.E.R. C8 T.G.V. Atlantique	totalité totalité totalité (hors tunnel)	4 2 1	30 m 250 m 300 m	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)
PARAY-VIEILLE-POSTE	VAL D'ORLY	totalité (hors tunnel)	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C2	totalité	3	100 m	Ouvert
PRUNAY-SUR-ESSONNE	R.E.R. D4	totalité	3	100 m	Ouvert
QUINCY-SOUS-SENART	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
RIS-ORANGIS	R.E.R. D4 vallée	totalité	2	250 m	Ouvert
	R.E.R. D4 plateau	totalité (hors tunnel)	2	250 m	Ouvert
ROINVILLE	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
SAINT-CHERON	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-MICHEL-SUR-ORGE	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
SAINT-VRAIN	R.E.R. C6	totalité	1	300 m	Ouvert
SAVIGNY-SUR-ORGE	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. C8	totalité	2	250 m	Ouvert
SERMAISE	R.E.R. C4	totalité	3	100 m	Ouvert
VARENNES-JARCY	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
VAUGRIGNEUSE	T.G.V. Atlantique	totalité	1	300 m	Ouvert
VERRIERES-LE-BUISSON	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	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	R.E.R. D4	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D2	totalité	1	300 m	Ouvert
VILLABE	R.E.R. D4 vers Melun R.E.R. D4	totalité	2	250 m	Ouvert
		totalité	3	100 m	Ouvert
VILLEBON-SUR-YVETTE	T.G.V. Atlantique	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
VILLEMORISSON-SUR-ORGE	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
VIRY-CHATILLON	R.E.R. C	totalité	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D4	totalité	2	250 m	Ouvert
WISSOUS	R.E.R. C2 VAL D'ORLY	totalité	3	100 m	Ouvert
		totalité	3	100 m	Ouvert
YERRES	T.G.V. Sud-Est	totalité (hors tunnel)	1	300 m	Ouvert
	R.E.R. D2	totalité	1	300 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 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 ferroviaire 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 l'Etat dans le département 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 du département de l'Essonne, et de son affichage dans les mairies des communes suivantes :

ANGERVILLE, ANGERVILLIERS, ARPAJON, ATHIS-MONS, BALLANCOURT-SUR-ESSONNE, BAULNE, BIEVRES, BOIGNEVILLE, BOUSSY-SAINT-ANTOINE, BOUTIGNY-SUR-ESSONNE, BRETIGNY-SUR-ORGE, BREUILLET, BREUX-JOUY, BRIERES-LES-SCELLES, BRIIS-SOUS-FORGES, BRUNOY, BUNO-BONNEVAUX, BURES-SUR-YVETTE, CHALOU-MOULINEUX, CHAMARANDE, CHAMPLAN, CHEPTAINVILLE, CHILLY-MAZARIN, CORBEIL-ESSONNES, LE COUDRAY-MONTCEAUX, COURCOURONNES, CROSNE, DOURDAN, EGLY, EPINAY-SOUS-SENART, EPINAY-SUR-ORGE, ETAMPES, ETRECHY, EVRY, LA FERTE-ALAIS, FONTENAY-LE-VICOMTE, FORGES-LES-BAINS, GIF-SUR-YVETTE, GIRONVILLE-SUR-ESSONNE, GRIGNY, GUIGNEVILLE-SUR-ESSONNE, GUILLERVAL, IGNY, JANVRY, JUVISY-SUR-ORGE, LARDY, LONGJUMEAU, MAISSE, MARCOUSSIS, MAROLLES-EN-HUREPOIX, MASSY, MENNECY, MONNERVILLE, MONTGERON, MORANGIS, MORIGNY-CHAMPIGNY, LA NORVILLE, ORMOY, ORSAY, PALAISEAU, PARAY-VIEILLE-POSTE, PRUNAY-SUR-ESSONNE, QUINCY-SOUS-SENART, RIS-ORANGIS, ROINVILLE, SAINT-CHERON, SAINTE-GENEVIEVE-DES-BOIS, SAINT-GERMAIN-LES-ARPAJON, SAINT-MICHEL-SUR-ORGE, SAINT-VRAIN, SAVIGNY-SUR-ORGE, SERMAISE, VARENNES-JARCY, VAUGRIGNEUSE, VERRIERES-LE-BUISSON, VIGNEUX-SUR-SEINE, VILLABE, VILLEBON-SUR-YVETTE, VILLEMORISON-SUR-ORGE, VIRY-CHATILLON, WISSOUS, YERRES.

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'Equipement 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

Monsieur le Secrétaire Général de la Préfecture de l'Essonne, Messieurs les Sous-Préfets, chargés des Arrondissements d'EVRY, d'ETAMPES et de PALAISEAU, Mesdames et Messieurs les Maires des communes concernées, Monsieur le Directeur Départemental de l'Equipement 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.

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement**

ARRÊTÉ n° 2018 – DDT – SE – N° 326 du 14 août 2018
portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux infrastructures
ferroviaires SNCF Réseau dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains
sur le département de l'Essonne

LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 571-1 à L.572-11, R. 571-32 à R. 571-43 et R. 572-1 à R. 572-11 ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 31 novembre 2016 portant nomination de M. Alain BUCQUET, sous-préfet hors classe, en qualité de Préfet délégué pour l'égalité des chances auprès du Préfet de l'Essonne ;

VU l'arrêté n° 2018-PREF-DCPPAT-BCA-130 du 14 juin 2018 portant délégation de signature à M. Alain BUCQUET, Préfet délégué pour l'égalité des chances, auprès du Préfet de l'Essonne.

CONSIDÉRANT que l'élaboration des cartes de bruit stratégiques des infrastructures ferroviaires de SNCF Réseau est achevée et qu'il y a lieu dès lors, conformément à l'article R.572-7 du code de l'environnement, de les arrêter et de les publier ;

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :

Les cartes de bruit des infrastructures ferroviaires de SNCF Réseau dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains sont approuvées.

ARTICLE 2 :

Ces cartes ont pour objet l'évaluation du bruit émis dans l'environnement aux abords des infrastructures ferroviaires visées à l'article 1. Elles comportent un ensemble de représentations graphiques et de données numériques. Elles sont établies au moyen des indicateurs de niveau sonore L_{den} et L_n .

La valeur de l'indice de bruit L_{den} , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition totale au bruit. Elle résulte d'un calcul pondéré prenant en compte les niveaux sonores moyens déterminés sur l'ensemble des périodes de jour (6h-18h), de soirée (18h-22h) et de nuit (22h-6h) d'une année.

La valeur de l'indice de bruit L_n , exprimée en décibels pondérés A (dB(A)), représente le niveau d'exposition au bruit en période de nuit (22h-6h). Elle correspond au niveau sonore moyen déterminé sur l'ensemble des périodes de nuit d'une année.

ARTICLE 3 :

Ces cartes de bruit comprennent :

- Un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée, l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour leur élaboration ainsi que des tableaux de données fournissant une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et du nombre d'établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- Des documents graphiques, établis au 1/25 000, représentant :
 - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_{den} , allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des infrastructures ferroviaires ;
 - des cartes de type A localisant les zones exposées au bruit, à l'aide de courbes isophones de l'indicateur de niveau sonore L_n , allant de 50 dB(A) à 70 dB(A) et plus, par pas de 5 dB(A) pour les sources de bruit provenant des infrastructures ferroviaires ;
 - une carte de types B localisant les secteurs affectés par le bruit, tels que désignés par le classement sonore des infrastructures de transport terrestre, en application de l'article L.571 - 10 du code de l'environnement ;
 - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_{den} supérieur à 73 dB (A) pour les infrastructures ferroviaires ;
 - des cartes de type C localisant les courbes isophones des zones où les seuils sont dépassés, avec un indicateur L_n supérieur à 65 dB (A) pour les infrastructures ferroviaires.

ARTICLE 4 : Consultation des documents

Les cartes de bruit stratégiques et les informations qu'elles contiennent sont mises en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : <http://www.essonne.gouv.fr/Politiques-publiques/Environnement-risques-naturels-et-technologiques/Bruit/Bruit-des-infrastructures-de-transport-terrestre>

Elles sont également tenues à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne - Service Environnement, Boulevard de France - 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 5 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- à SNCF Réseau ;
- aux communes concernées : Angerville, Angervilliers, Arpajon, Bièvres, Athis-Mons, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Breuillet, Breux-Jouy, Briis-sous-Forges, Brunoy, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Dourdan, Egly, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Étampes, Etréchy, Evry, Forges-les-Bains, Guillerval, Igny, Grigny, Janvry, Juvisy-sur-Orge, La Norville, Lardy, Longjumeau, Marcoussis, Marolles-en-Hurepoix, Massy, Monnerville, Montgeron, Morigny-Champigny, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Roinville, Saint-Chéron, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germain-lès-Arpajon, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Sermaise, Vaugrigneuse, Verrières-le-Buisson, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villemoisson-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres.

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture de l'Essonne.

ARTICLE 7 :

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.

ARTICLE 8 :

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Evry, le sous-préfet de Palaiseau, le sous-préfet d'Étampes, le directeur départemental des territoires et les maires des communes visées à l'article 5 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

P Le Préfet,
Le préfet délégué pour
l'Essonne

Alain BURELLET

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES
Service Environnement**

**ARRÊTÉ n° 2019 – DDT – SE - 130 du 18 mars 2019
portant approbation du Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement
des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains
dans le département de l'Essonne
(troisième échéance de la directive européenne n°2002/49/CE)**

**LE PRÉFET DE L'ESSONNE
Chevalier de la Légion d'Honneur
Officier de l'Ordre National du Mérite**

VU la directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil de l'Union Européenne du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement, modifiée par la directive (UE) 2015/996 du 19 mai 2015, établissant les méthodes communes d'évaluation du bruit ;

VU le code de l'environnement, parties législative et réglementaire, notamment les articles L. 572-1 à L.572-11 et R. 572-1 à R. 572-11 ;

VU le décret n°2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret du 27 avril 2018, portant nomination de Monsieur Jean-Benoît ALBERTINI, préfet hors classe, en qualité de préfet de l'Essonne ;

VU l'arrêté ministériel du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement ;

VU la note technique du 21 septembre 2018 relative à l'arrêt et la publication des cartes de bruit et plans de prévention du bruit dans l'environnement pour l'échéance 3 ;

VU l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°300 du 31 juillet 2018 portant approbation des cartes stratégiques de bruit relatives aux infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains sur le département de l'Essonne ;

VU l'arrêté préfectoral n°2018-DDT-SE n°326 du 14 août 2018 portant approbation des cartes de bruit stratégiques relatives aux infrastructures ferroviaires SNCF Réseau dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains sur le département de l'Essonne ;

VU la consultation du public sur le projet de Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, organisée du 21 novembre 2018 au 21 janvier 2019 ;

VU les réponses apportées aux observations formulées par le public dans le bilan de la consultation annexé au Plan de Prévention du Bruit dans l'environnement des infrastructures ferroviaires dans le département de l'Essonne ;

CONSIDÉRANT que l'évaluation et la gestion du bruit dans l'environnement aux abords des grandes infrastructures de transports se fait par l'élaboration de cartes de bruit stratégiques et d'un plan de prévention du bruit dans l'environnement en application de la directive n° 2002/49/CE susvisée ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu, conformément à l'article L. 572-7 du code de l'environnement, de réaliser les plans de prévention du bruit dans l'environnement.

SUR proposition de Monsieur le directeur départemental des territoires de l'Essonne :

ARRÊTE :

ARTICLE 1 :

Le Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) des infrastructures ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains dans le département de l'Essonne, annexé au présent arrêté, est approuvé.

Il a été établi en application de la troisième échéance de la directive européenne n°2002/49/CE et fondé sur les cartes de bruit stratégiques (CBS) approuvées le 31 juillet 2018 pour les infrastructures ferroviaires de la Régie Autonome des Transports Parisiens et le 14 août 2018 pour les infrastructures ferroviaires SNCF-Réseau.

ARTICLE 2 :

Le PPBE définit notamment les mesures prévues pour les 5 années à venir pour prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement. Il comporte un résumé non technique.

ARTICLE 3 : Consultation des documents

Le PPBE et les résultats de la consultation du public sont mis en ligne sur le site Internet de la Préfecture de l'Essonne à l'adresse : <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-plans-de-prevention-du-bruit-dans-l-environnement-PPBE>

Ils sont également tenus à la disposition du public à la Direction Départementale des Territoires de l'Essonne – Service Environnement, Boulevard de France – 91 012 Évry cedex.

ARTICLE 4 : Notification

Le présent arrêté sera transmis :

- au Ministère de la Transition Écologique et Solidaire, DGPR-Mission Bruit ;
- à SNCF-Réseau ;
- à la Régie Autonome des Transports Parisiens ;
- aux Présidents des Établissements Publics de Coopération Intercommunale concernés et compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores¹ ;
- aux Maires des communes concernées² .

1 T12 Val de Bièvres Seine Amont Grand Orly, Communautés d'Agglomération Communauté Paris Saclay, Cœur d'Essonne Agglomération, Val d'Yerres Val de Seine et Grand Paris Sud Seine Essonne Sénart.

2 Angerville, Angervilliers, Arpajon, Bièvres, Athis-Mons, Boussy-Saint-Antoine, Brétigny-sur-Orge, Breuillet, Breux-Joury, Briis-sous-Forges, Brunoy, Burcy-sur-Yvette, Chamarande, Champlan, Cheptainville, Chilly-Mazarin, Corbeil-Essonnes, Dourdan, Egly, Epinay-sous-Sénart, Epinay-sur-Orge, Etampes, Etréchy, Evry, Forges-les-Bains, Guillerval, Igny, Gif-sur-Yvette, Grigny, Janvry, Juvisy-sur-Orge, La Norville, Lardy, Longjumeau, Marcoussis, Marolles-en-Hurepoix, Massy, Monmerville, Montgeron, Morigny-Champigny, Orsay, Palaiseau, Paray-Vieille-Poste, Quincy-sous-Sénart, Ris-Orangis, Roinville, Saint-Chéron, Sainte-Geneviève-des-Bois, Saint-Germain-lès-Arpajon, Saint-Jean-de-Beauregard, Saint-Michel-sur-Orge, Savigny-sur-Orge, Sermaise, Vangrignouse, Verrières-le-Buisson, Vigneux-sur-Seine, Villebon-sur-Yvette, Villemoisson-sur-Orge, Viry-Châtillon, Wissous, Yerres.

ARTICLE 6 :

Le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours gracieux auprès de l'auteur de l'acte 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 7 :

Le secrétaire général de la préfecture de l'Essonne, le sous-préfet de l'arrondissement d'Evry, le sous-préfet de Palaiseau, le sous-préfet d'Étampes, le directeur départemental des territoires et les maires des communes visées à l'article 4 sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.


Jean-Benoît ALBERTINI



PRÉFET DE L'ESSONNE

PPBE

2018-2023



**Plan de Prévention du Bruit
dans l'Environnement
des infrastructures ferroviaires**

**dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains
dans le département de l'Essonne**

**Approuvé le 18 mars 2019
Par arrêté préfectoral 2019-DDT-SE n°130**

Historique des versions du document

VERSION	DATE	COMMENTAIRE
1	29/10/18	
2	16/11/18	Pour consultation des partenaires et mise à disposition du public
3	20/02/19	Pour approbation
4	18/03/19	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

Relecteurs

Elena GUITARD

Sandrine FAUCHET

Sommaire

RÉSUMÉ NON TECHNIQUE.....	9
1 BRUIT ET SANTÉ.....	10
1.1 Généralités sur le Bruit.....	10
1.1.1 Le son.....	10
1.1.2 Le bruit.....	11
1.2 Les multiples effets sur la santé.....	15
1.2.1. Les perturbations du sommeil.....	15
1.2.2. Les effets biologiques extra-auditifs et psycho physiologiques.....	15
1.2.3 L'interférence avec la transmission de la parole à partir de 45 dB(A).....	16
2 CADRE RÉGLEMENTAIRE ET CONTEXTE DU PPBE FERROVIAIRE.....	18
2.1 La directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002.....	18
2.2 La directive européenne en France.....	18
2.2.1 Principaux textes réglementaires.....	18
2.2.2 Mise en œuvre.....	19
2.2.3 Le contenu réglementaire du PPBE.....	21
2.3 Elaboration du PPBE des infrastructures ferroviaires dans le département de l'Essonne.....	21
3 LA CARTOGRAPHIE DES INFRASTRUCTURES FERROVIAIRES EN ESSONNE.....	24
3.1 Etat du bruit en Île-de-France.....	24
3.2 Infrastructures à cartographier en Essonne.....	24
3.3 Contenu des CBS.....	25
3.4 Évaluation des niveaux sonores des infrastructures ferroviaires.....	27
3.4.1 Etat du bruit en Essonne.....	27
3.4.2 Méthodes et hypothèses utilisées.....	28
3.5 Estimation de la population et recensement des établissements sensibles.....	28
3.5.1 Méthodes d'estimation et limite de la modélisation.....	28
3.5.2 Résultats des estimation des expositions au bruit ferré.....	28
3.6 Estimation des surfaces exposées.....	32
4 LES ZONES CALMES.....	33
5 LES OBJECTIFS ET LES MOYENS DE RÉDUCTION DU BRUIT.....	34
5.1 Les objectifs de réduction de bruit dans les zones exposées à des valeurs limites.....	34
5.2 Les moyens de réduction des nuisances aux abords des infrastructures ferroviaires.....	36
5.2.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié.....	36
5.2.2 Les solutions de réduction du bruit ferroviaires.....	36
5.2.2.1 Actions sur l'infrastructure ferroviaire.....	36

5.2.2.2 Actions sur le matériel roulant.....	38
5.2.2.3 Programme de recherche et d'innovation.....	39
6 DIX ANNÉES D' ACTIONS.....	40
6.1 Mesures de prévention depuis 10 ans.....	40
6.1.1 Protection des riverains en bordure de voies nouvelles ou modifiées.....	40
6.1.2 La protection des bâtiments nouveaux le long des voies existantes : Classement sonore des voies.....	41
6.2 Travaux de lutte contre le bruit mis en œuvre au cours des 10 dernières années.....	43
7 ACTIONS ENVISAGÉES POUR LES 5 ANNÉES À VENIR.....	46
7.1 Programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire par isolation acoustique des façades.....	46
7.2 Partenariat Bruitparif - SNCF Réseau.....	46
7.3 Travaux.....	47
7.4 Projets à venir.....	47
7.4.1 Grand Paris : ligne 18.....	47
7.4.2 Le tram 12 express.....	49
8 ANNEXES.....	51
8.1 Bilan de la consultation du public.....	51
8.2 Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne 18.....	51
8.3 Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne de Tram 12 express.....	51

Index des illustrations

Illustration 1: Propagation du son (source ARS).....	10
Illustration 2: Caractéristiques du son (source ARS).....	10
Illustration 3: Fréquences audibles par l'oreille humaine (source ARS).....	11
Illustration 4: Echelle du bruit (source ARS).....	12
Illustration 5: échelle comparative intégrant les niveaux d'exposition des cartes de bruit stratégiques (source DRASS Rhône Alpes).....	12
Illustration 6: Addition des décibels (source ARS).....	14
Illustration 7: Les différentes étapes pour l'élaboration du PPBE.....	22
Illustration 8: Rails courts sur travers bois.....	37
Illustration 9: Longs rails soudés sur travers béton.....	37
Illustration 10: Train meuleur.....	37
Illustration 11: Rail après meulage.....	37
Illustration 12: Absorbeur sur rail.....	38
Illustration 13: Absorbeur sur platelage.....	38
Illustration 14: Tracé de la ligne (source : dossier d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale).....	48
Illustration 15: Tracé de la ligne (source : dossier d'enquête publique préalable à la DUP).....	49
Illustration 16: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	60
Illustration 17: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	61
Illustration 18: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	62
Illustration 19: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	63
Illustration 20: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	64
Illustration 21: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	65
Illustration 22: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental).....	66
Illustration 23: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suit à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier	

[illegible]

Illustration 39: Hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	82
Illustration 40: Résultat des calculs de jour au droit des points de mesures ferroviaire pour l'hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable annexes : études d'impact acoustique).....	82
Illustration 41: Résultats de calcul de nuit au droit de points de mesures ferroviaire hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	83
Illustration 42: Résultats de calcul de jour au droit des points de mesures ferroviaires hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	83
Illustration 43: Résultats des calculs de nuits au droit des points de mesures ferroviaires hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	83
Illustration 44: Cartes isophones verticales de jour pour la station d'Epinay-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	84
Illustration 45: Cartes isophones verticales de jour pour les stations de Savigny-sur-Orge et Morang-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	85
Illustration 46: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Viry-Châtillon pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	86
Illustration 47: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Grigny pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	87
Illustration 48: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Ris-Orangis pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	88
Illustration 49: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	89
Illustration 50: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	90
Illustration 51: Cartes isophones verticales de nuit pour la station d'Epinay-sur-Orge hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique).....	91
Illustration 52: Cartes isophones verticales de nuit pour les stations de Savigny-sur-Orge et Morang-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	92
Illustration 53: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Viry-Châtillon pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	93
Illustration 54: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Grigny pour hypothèse A	

(source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	94
Illustration 55: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Ris-Orangis pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	95
Illustration 56: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	96
Illustration 57: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique).....	97

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 transports.

Les infrastructures de transports 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 ferroviaires de "SNCF Réseau" et des lignes aériennes de la "RATP" dans le département de l'Essonne dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains, soit 82 trains/jour.

Le département est concerné par près de 250 km de lignes ferroviaires.

La réalisation de ce PPBE, *troisième échéance*, des infrastructures ferroviaires 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 SNCF Réseau et de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP).

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.

Le programme d'actions de résorption des Points Noirs du Bruit du réseau ferroviaire (PNBf) de SNCF Réseau se décline à l'échelon national. Il est établi selon un critère de hiérarchisation des secteurs à traiter qui croise la population exposée, le niveau de dépassement des seuils réglementaire et la(les) période(s) concernée(s). Cette hiérarchisation conduit à traiter en priorité les PNBf exposés aux plus forts dépassements de seuils, surtout si ces dépassements sont nocturnes (le long de voies circulées par des trains fret).

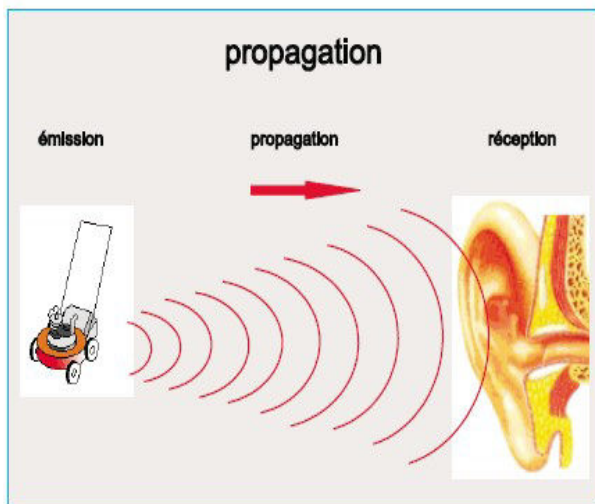
La politique de réduction des nuisances passe par des opérations de renouvellement, d'électrification, de rénovation du réseau ferroviaire, et aussi par des actions sur le matériel roulant.

1 BRUIT ET SANTÉ

1.1 Généralités sur le Bruit

1.1.1 Le son

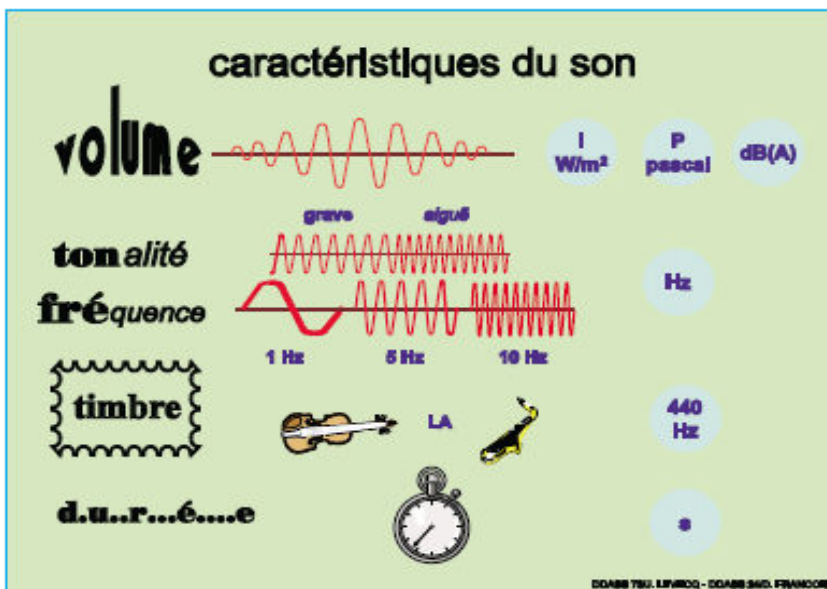
- Définition : *"" Le son se définit comme un signal acoustique contenant une information signifiante pour le récepteur et/ou provoquant une sensation agréable. Souhaité, recherché, voulu, et même s'il peut lui arriver d'être dangereux pour la santé, il n'est pas perçu comme gênant.""*



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).

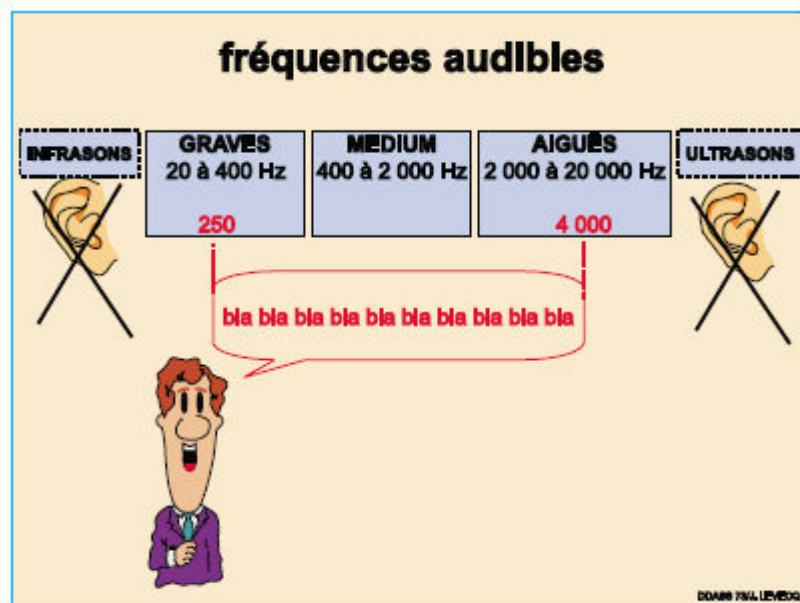


Illustration 3: Fréquences audibles par l'oreille humaine (source ARS)

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**

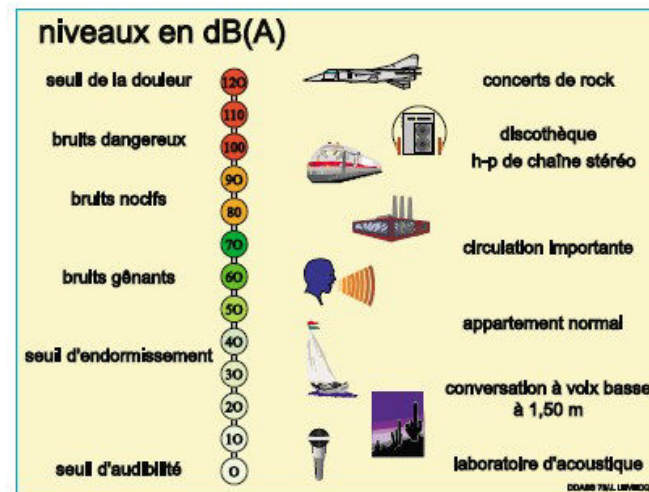


Illustration 4: Echelle du bruit (source ARS)

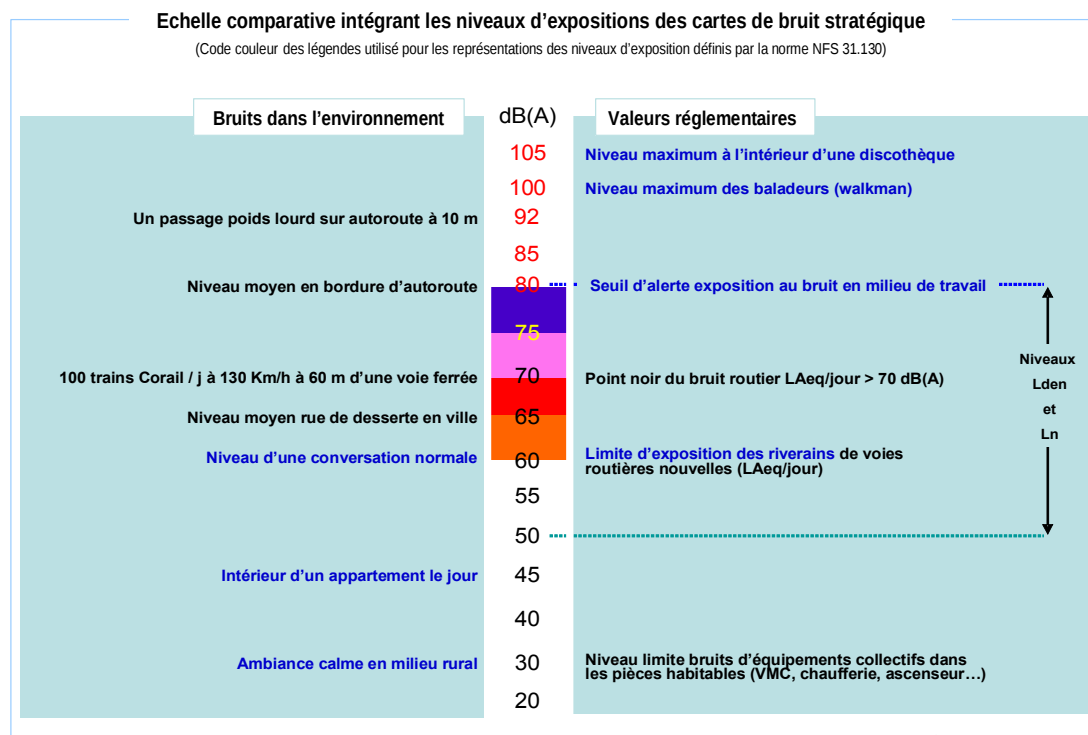


Illustration 5: échelle comparative intégrant les niveaux d'exposition des cartes de bruit stratégiques (source DRASS Rhône Alpes)

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 ferroviaire. Leur niveau sonore est fluctuant dans le temps. Aussi pour caractériser le bruit des infrastructures ferroviaires 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 ».

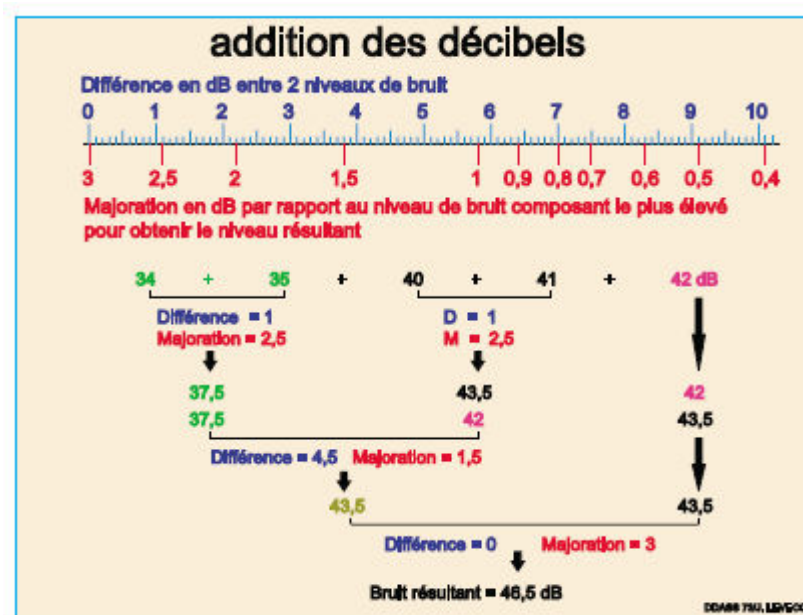


Illustration 6: Addition des décibels (source ARS)

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 habitude 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 FERROVIAIRE

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 aérodrômes 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'action 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 véhicule par an ;
- chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 60 000 passages de train 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 véhicule par an ;
- chacune des infrastructures ferroviaires dont le trafic dépasse 30 000 passages de train 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	EPCI
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 routières et autoroutières du réseau national sur lesquelles circulent plus de 3 millions de véhicules par an est réalisé par la direction départementale des territoires ;
- le PPBE des infrastructures routières du réseau départemental est réalisé par le Conseil Départemental ;
- le PPBE des infrastructures ferroviaires, ***objet du présent document***, 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 ferroviaires 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 ferroviaires, 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°2015-DDT-SE n°364 du 2 septembre 2015, elle ne concerne que la partie de la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) du département. 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°300 du 31 juillet 2018 pour la partie RATP et par arrêté préfectoral n°2018- DDT- SE n°326 du 14 août 2018 pour la partie SNCF-Réseau.

Le présent PPBE, dit de 3^{ème} échéance, vaut également pour les 1^{ère} et 2^{ème} échéances. Il est l'aboutissement d'une démarche partenariale entre SNCF- Réseau (gestionnaires des voies ferrées), la Régie Autonome des Transports Parisiens et les services de l'Etat.

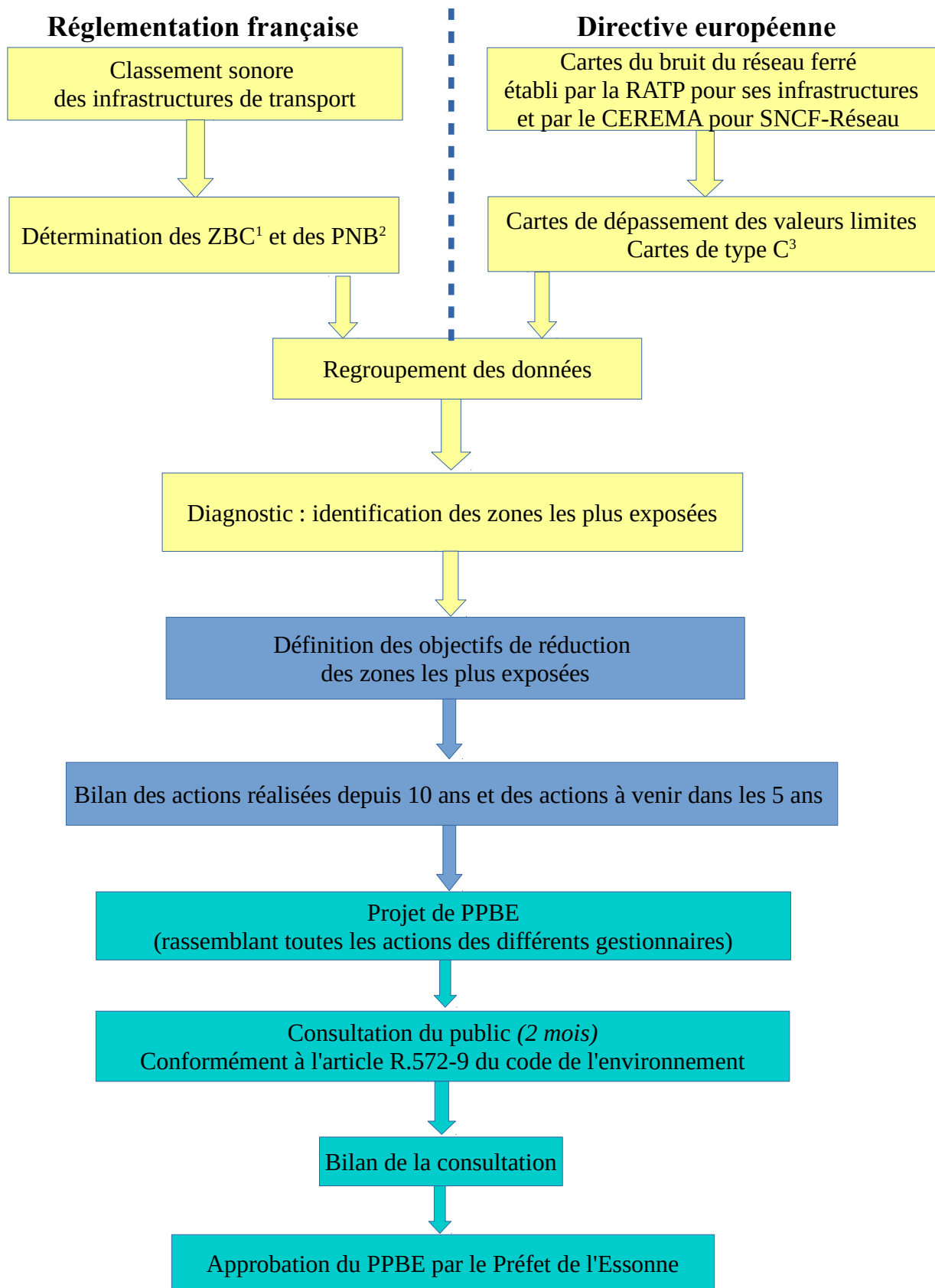


Illustration 7: Les différentes étapes pour l'élaboration du PPBE

(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 FERROVIAIRES EN ESSONNE

3.1 Etat du bruit en Île-de-France

Le réseau ferroviaire (hors métro) comprend environ 1 800 km de voies ferrées.

- En Île-de-France, le jour, environ 300 km de linéaire de tronçons ferroviaires parviennent à un niveau sonore supérieur à 73 dB(A) (L_{Aeq} 6h-22h en façade d'habitation), et près de 100 km de linéaire atteignent plus de 79 dB(A).
- La nuit, pour un peu plus de 180 km de linéaire, le niveau sonore s'élève à plus de 68 dB(A) et 400 km parviennent à un niveau sonore supérieur à 63 dB(A). Île-de-France Mobilités (ex - STIF) rappelle que si l'exposition au bruit des circulations ferroviaires s'avère moindre que celle liée au bruit routier, elle est particulièrement importante la nuit avec les circulations de trains de marchandises (matériels plus lourds et trains plus longs).
- La circulation ferroviaire des seules lignes du réseau ferré national (hors lignes de métro aérien RATP et lignes RER) est responsable des zones de bruit critique qui toucheraient 55 600 de franciliens.

3.2 Infrastructures à cartographier en Essonne

Le réseau à cartographier concerne toutes les voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an. Il comprend :

- Voies SNCF Réseau : LGV et voies conventionnelles dont notamment le RER C et le RER D.
- Voies aériennes de la RATP : ligne RER B, Orlyval et tram T7

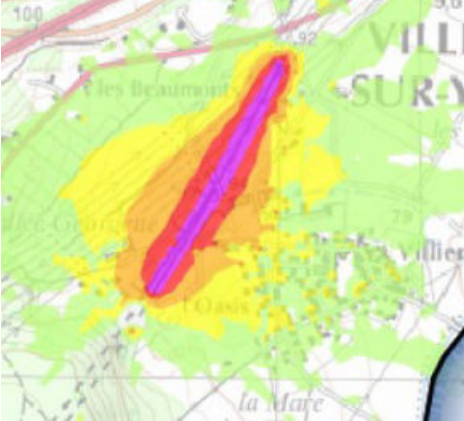
Ce tableau liste les grandes infrastructures ferroviaires qui font l'objet du projet de PPBE :

Axe	Tronçons	Longueur (km)	Gestionnaire
Orlyval	Ligne d'Antony à Orly	NC	RATP
Tram T7	Ligne traversant Paray-Vieille-Poste	NC	RATP
RER B	Ligne de Gif-sur-Yvette à Massy	NC	RATP
431000	Ligne à grande vitesse LGV Atlantique	26,600	SNCF-Réseau
550000	Ligne de Brétigny à La Membrolle-sur-Choisille	25,157	SNCF-Réseau
570000	Ligne de Paris-Austerlitz à Bordeaux-Saint-Jean	62,251	SNCF-Réseau
745000	Ligne de Villeneuve-Saint-Georges à Montargis	59,172	SNCF-Réseau
830000	Ligne de Paris-Lyon à Marseille-Saint-Charles	9,450	SNCF-Réseau
985000	Ligne de Choisy-le-Roi à Massy-Verrières appelée également « Grande Ceinture stratégique »	8,701	SNCF-Réseau
988000	Ligne de Grigny à Corbeil-Essonnes	10,697	SNCF-Réseau
990000	Ligne de la grande ceinture de Paris	25,015	SNCF-Réseau
752100	Ligne LGV Interconnexion Est, branches sud et ouest	0,700	SNCF-Réseau

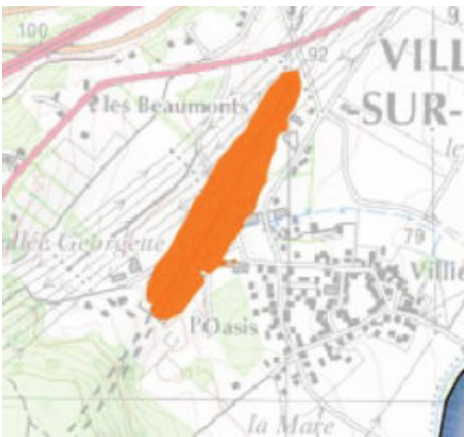
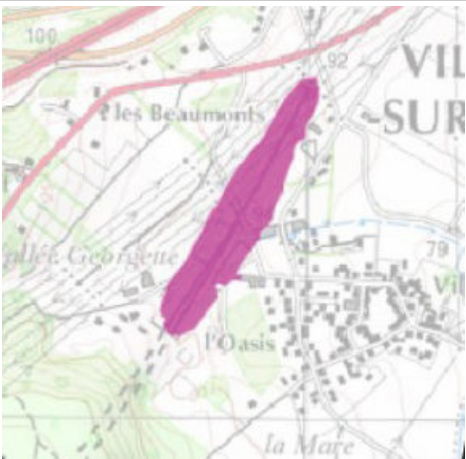
3.3 Contenu des CBS

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

Les documents graphiques :

	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) Zone exposée au bruit en dB(A) : [55;60[[60;65[[65;70[[70;75[≥ 75
	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) Zone exposée au bruit en dB(A) : [50;55[[55;60[[60;65[[65;70[≥ 70
	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). Catégorie de l'infrastructure : (largeur maximum du secteur affectée par le bruit) 1 (300 m) 2 (250 m) La carte de type B associée au

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

	 3 (100 m) classement sonore des infrastructures a été reconduite. Le classement sonore du réseau ferré n'a pas été révisé.  4 (30 m)  5 (10 m)
	Carte de type C, indice L_{den} : représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées, sur une période de 24 heures. Pour les axes routiers et les lignes ferroviaires à grande vitesse la valeur limite est de 68 dB(A). Pour les voies ferroviaires conventionnelles, la valeur limite est de 73 dB(A) Zone exposée au bruit en dB(A) :  ≥ 68  ≥ 73
	Carte de type C, indice L_n : représentation des zones où les valeurs limites sont dépassées de nuit. Pour les axes routiers et les lignes ferroviaires à grande vitesse la valeur limite est de 62 dB(A). Pour les voies ferroviaires conventionnelles, la valeur limite est de 65 dB(A). Zone exposée au bruit en dB(A) :  ≥ 62  ≥ 65

Les cartes de type A, B et C pour les infrastructures ferroviaires 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 lignes grande vitesse et 73 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles)
	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 lignes grande vitesse et 65 dB(A) pour les voies ferrées conventionnelles).

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 ferroviaires

3.4.1 Etat du bruit en Essonne

La carte de bruit stratégique de la RATP a été réalisée par la RATP pour ses lignes aériennes (ligne RER B, Orlyval et tram T 7). Elle a fait l'objet d'une approbation par arrêté préfectoral **2018 - DDT-SE n°300 du 31 juillet 2018**.

La carte de bruit stratégique de SNCF-Réseau a été réalisée par le CEREMA pour ses lignes conventionnelles et à grande vitesse. Elle a fait l'objet d'une approbation par arrêté préfectoral **2018 - DDT-SE n°326 du 14 août 2018**.

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 RATP et SNCF-Réseau approuvées en juillet et août 2018, consultables via le lien ci-dessus.

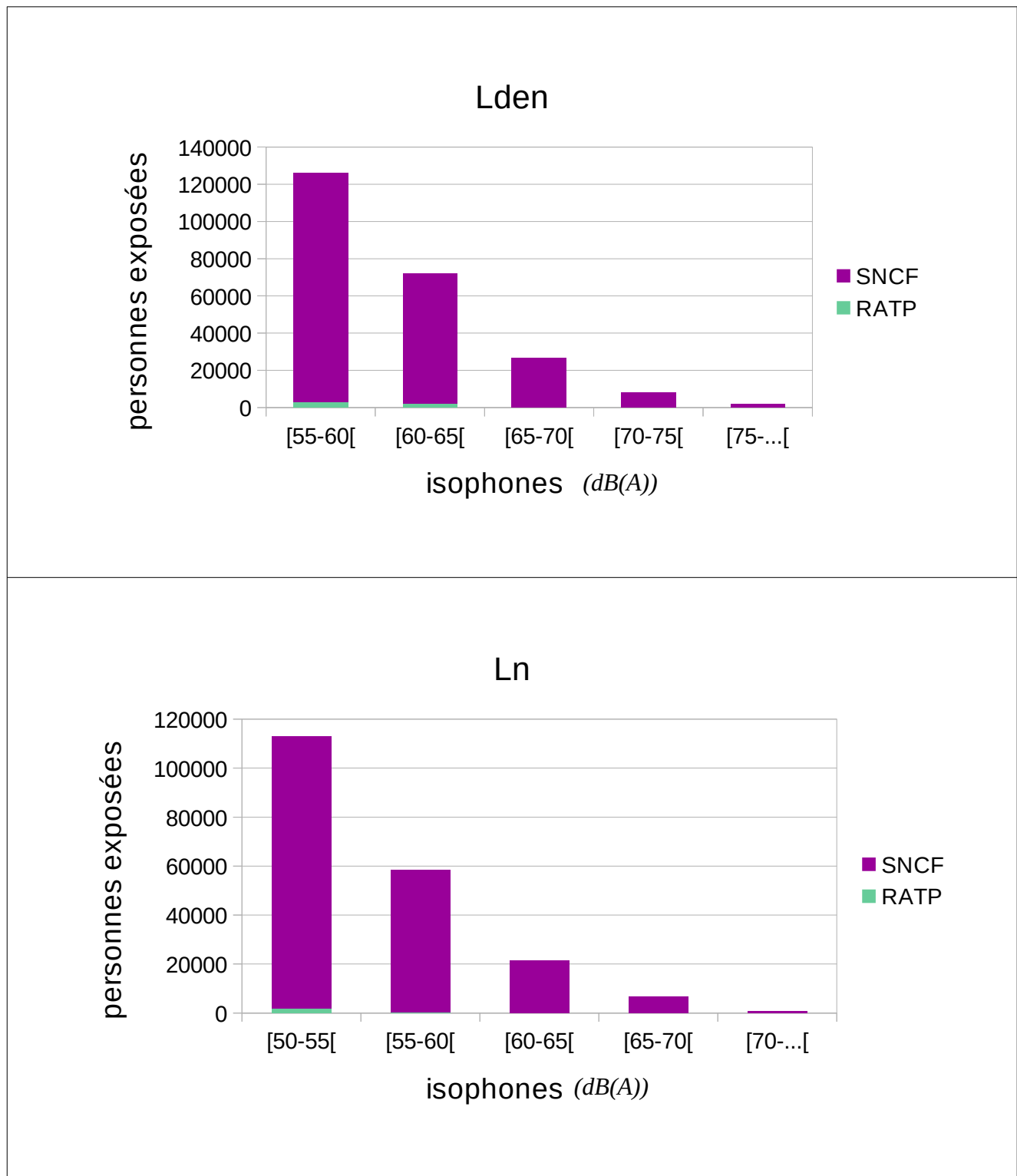
3.5 Estimation de la population et recensement des établissements sensibles

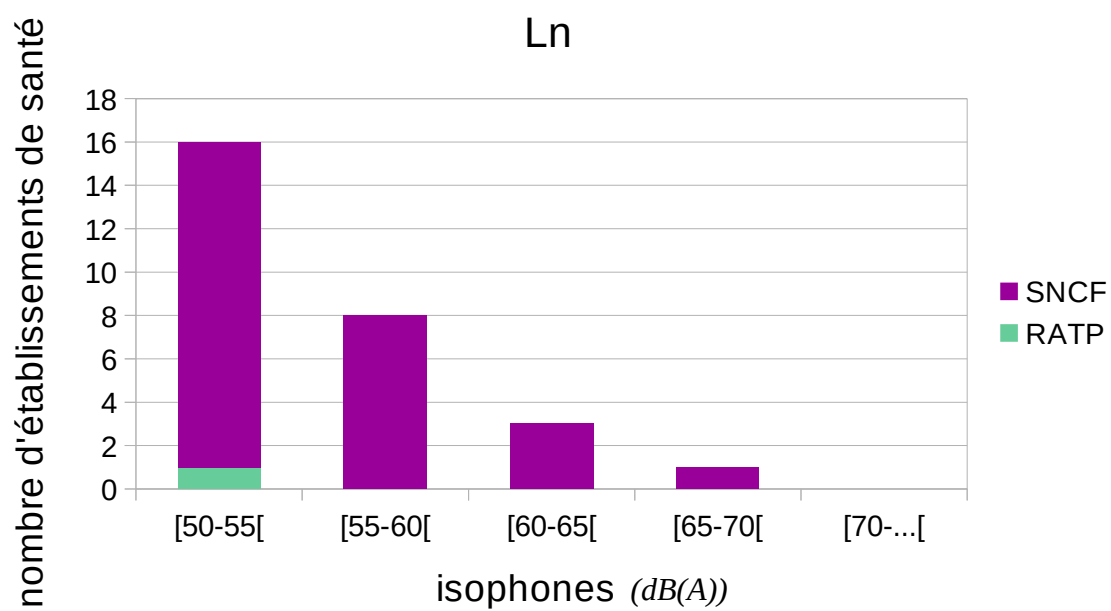
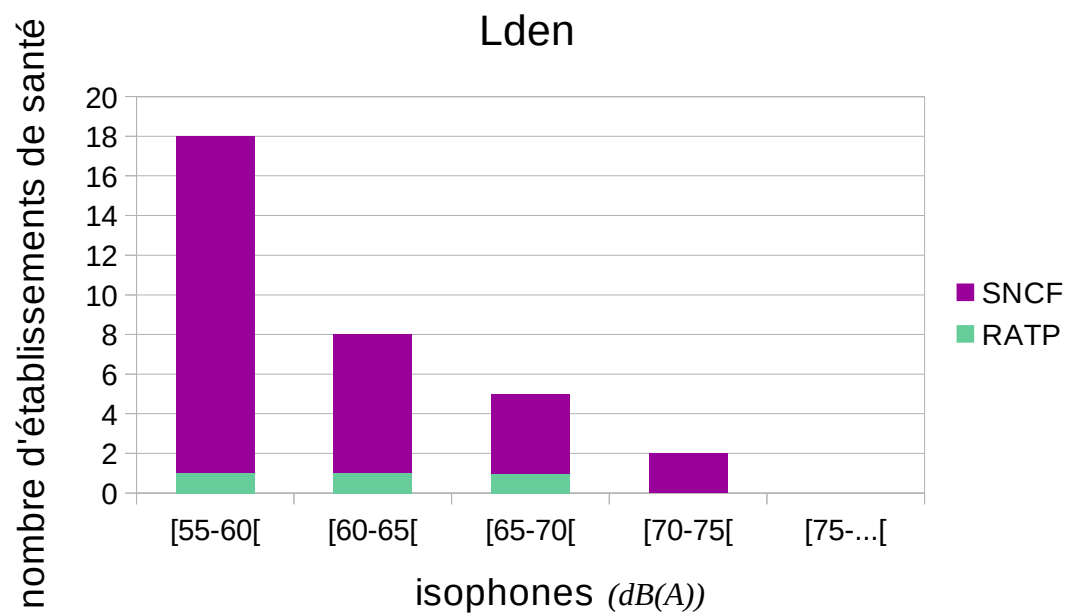
3.5.1 Méthodes d'estimation et limite de la modélisation

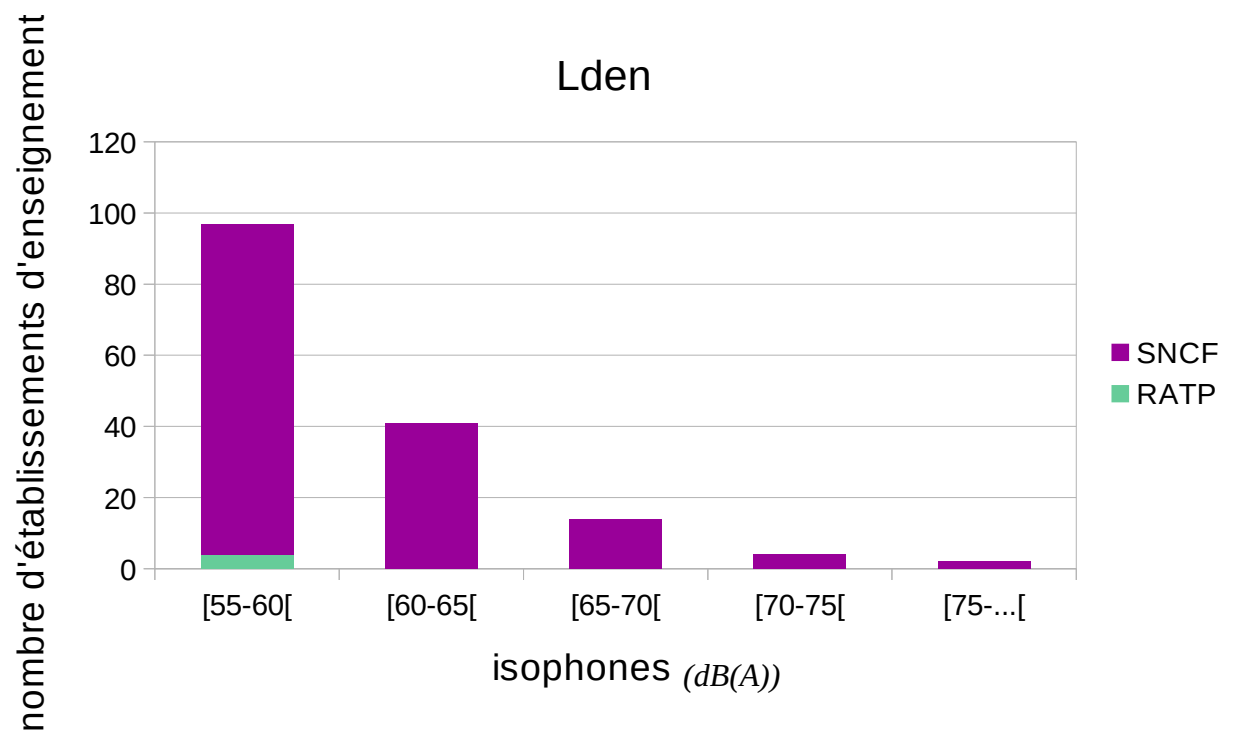
Les méthodes sont présentées dans les résumés non techniques spécifiques des CBS RATP et SNCF-Réseau approuvées en juillet et août 2018.

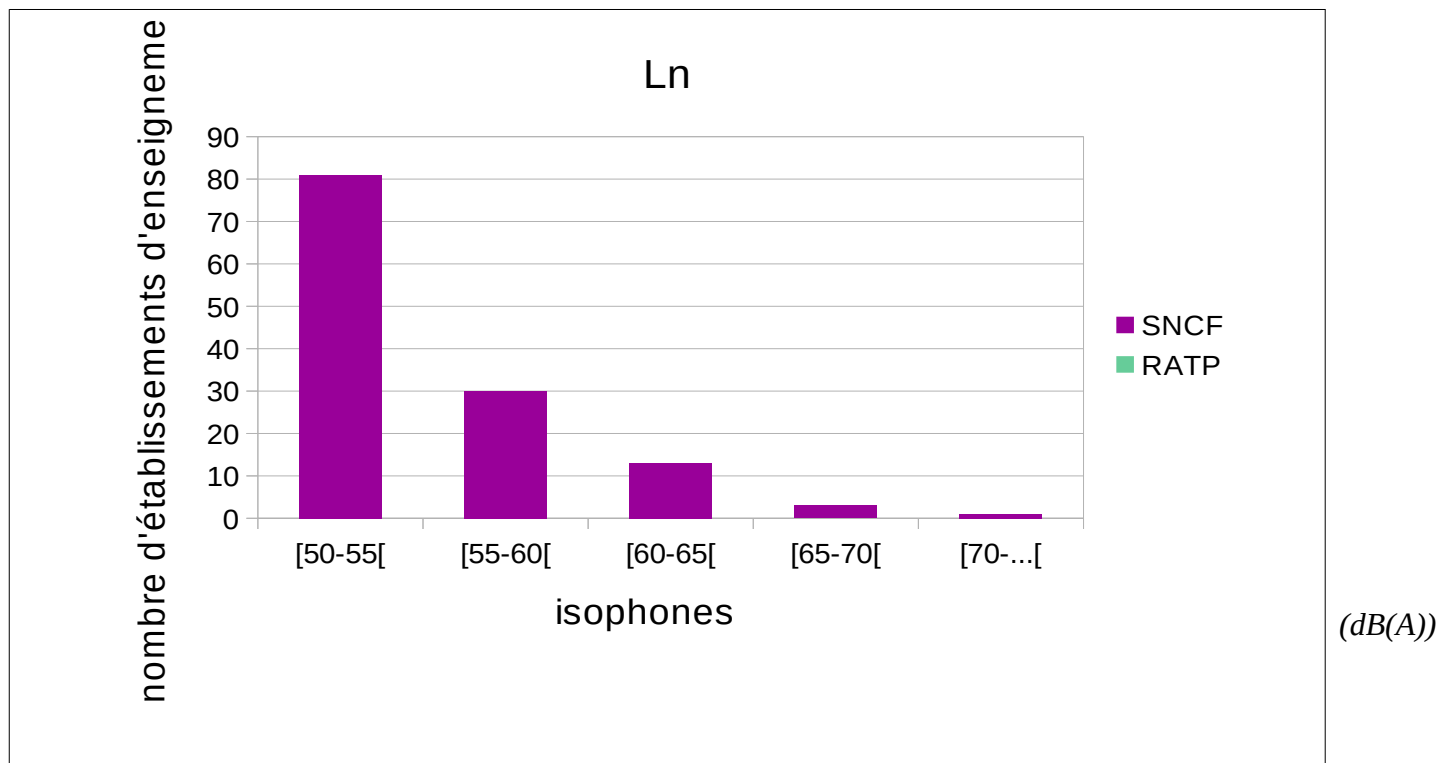
3.5.2 Résultats des estimation des expositions au bruit ferré

Représentations graphiques de l'exposition des populations, des établissements de santé et d'enseignement issues des données des CBS RATP et SNCF-Réseau approuvées en juillet et août 2018 :









Au vu des diagrammes, on constate que sur le territoire de l'Essonne les nuisances issues du réseau ferroviaire ont pour origine principale les infrastructures de SNCF-Réseau. Ce constat peut être expliqué par la longueur et l'âge du réseau.

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

	RATP	SNCF-Réseau	
L_{den} : valeur limite en dB(A)	73	73 (conventionnelles)	68 (LGV)
Nombre d'habitants	0	4180	20
Nombre d'établissements de santé	0	0	0
Nombre d'établissements d'enseignement	0	2	0

	RATP	SNCF-Réseau	
L_n : valeur limite en dB(A)	65	65 (conventionnelles)	62 (LGV)

Nombre d'habitants	0	7625	16
Nombre d'établissements de santé	0	1	0
Nombre d'établissements d'enseignement	0	4	0

Au total, près de **7 641 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 ferré	871583	Soit 26,98 %
Nombre de personnes exposées	235203	

Sur **une période de 24 heures**, un peu **plus d'un quart** des personnes habitants des communes traversées par le réseau ferré sont **exposées au bruit**, et **moins de 2%** 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 ferré	871583	Soit 22,97 %
Nombre de personnes exposées	200193	

Pendant la nuit, moins **d'un quart** des personnes habitants des communes traversées par le réseau ferré sont **exposées au bruit**, et 3% 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 RATP et SNCF-Réseau approuvées en juillet et août 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 n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde mais elle a plutôt 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	Ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle
L_{den}	68	73
L_n	62	65

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 ferroviaire 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	LGV	Voie ferrée conventionnelle	Cumul LGV + voie conventionnelle
$L_{Aeq}(6h-22h)$	65	68	68
$L_{Aeq}(22h-6h)$	60	63	63
$L_{Aeq}(6h-18h)$	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	LGV	Voie ferrée conventionnelle
$D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-22h) - 40	$l_f(6h-22h) - 40$
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (6h-18h) - 40	$l_f(22h-6h) - 35$
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (18h-22h) - 40	-
et $D_{nT,A,tr} \geq$	L _{Aeq} (22h-6h) - 35	-
et $D_{nT,A,tr} \geq$	30	30

$D_{nT,A,t}$: 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 ou à l'infrastructure ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978 tout en étant antérieure à l'intervention de toutes les mesures suivantes :
 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 ferroviaires

5.2.1 Le bruit ferroviaire, un phénomène complexe et très étudié

(source SNCF-Réseau)

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

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

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

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

Chaque type de train produit sa propre « signature acoustique ». Le bruit produit par les différents matériels ferroviaires est aujourd'hui bien quantifié (référence « *Méthodes et données d'émission sonore pour la réalisation des études prévisionnelles du bruit des infrastructures de transport ferroviaire dans l'environnement* » produit par RFF/SNCF/METTATM du 20/10/2012).

5.2.2 Les solutions de réduction du bruit ferroviaires

5.2.2.1 Actions sur l'infrastructure ferroviaire

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

- Armement de la voie

Une voie va être plus ou moins émissive de bruit en fonction de l'armement de la voie, c'est-à-dire le type de rail, de traverses (béton/bois), de fixations, de semelles sous rail ou sous traverses. Le remplacement d'une voie usagée ou d'une partie de ses constituants (rails, traverses, ballast) par une voie neuve apporte des gains significatifs en matière de bruit. Ainsi l'utilisation de longs rails soudés (LRS) réduit les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des rails courts qui étaient classiquement utilisés il y a encore 30 ans. L'utilisation de traverses béton réduit également les niveaux d'émission de -3dB(A) par rapport à des traverses bois, ces deux gains pouvant se cumuler.



Illustration 8: Rails courts sur travers bois



Illustration 9: Longs rails soudés sur travers béton

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

- Meulage des voies

Quand leur état de surface est dégradé, il est nécessaire de meuler les rails afin de les rendre plus lisses, ce qui diminue le niveau de bruit produit par les circulations. Le meulage est une opération lente et elle-même bruyante qui doit être réalisée en dehors de toute circulation, c'est à dire souvent la nuit. C'est une solution locale dont l'efficacité est limitée dans le temps. Depuis 2017, les marchés de meulage pour la maintenance du rail comprennent un critère de performance acoustique qui exige un niveau de finition de meilleure qualité d'un point de vue acoustique sur les parties du réseau en zone dense.



Illustration 10: Train meuleur



Illustration 11: Rail après meulage

- Traitement des ouvrages d'art

Le remplacement d'ouvrages d'art métalliques devenus vétustes par des ouvrages de conception moderne alliant l'acier et le béton permet la pose de voie sur ballast sur une structure béton moins vibrante, qui peut réduire jusqu'à 15 dB(A) les niveaux d'émission. Mais cela ne peut se concevoir que dans le cadre d'un programme global de réfection des ouvrages d'art.

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

Les absorbeurs dynamiques sur rails (système mécanique de type masse/ressort positionné

entre les traverses pour atténuer la propagation de la vibration mécanique dans le rail) peuvent apporter un gain de 0 à 3 dB(A) selon la nature du rail et son mode de fixation.



Illustration 12: Absorbeur sur rail



Illustration 13: Absorbeur sur platelage

5.2.2.2 Actions sur le matériel roulant

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

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

La généralisation du freinage par disque sur les remorques TGV et la mise en place de semelles de freins en matériau composite sur les motrices TGV ont permis de réduire de 10dB(A) sur 10 ans le bruit de circulation des rames. Entre les TGV orange de première génération (1981) et les rames actuelles, un gain de plus de 14 dB(A) a été constaté.

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

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

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

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

5.2.2.3 Programme de recherche et d'innovation

SNCF Réseau s'implique également dans des expérimentations et des programmes de recherche et nationaux et internationaux, sur des problématiques complexes comme la combinaison de **solutions de réduction du bruit sur l'infrastructure et le matériel roulant**, la prédiction fine du bruit au passage du train **avec et sans écran**. Récemment, une réflexion a été lancée afin de considérer les sources sonores dans leur globalité et les intégrer dans les paysages sonores existants en mettant davantage l'humain que la technique au cœur des démarches.

Une expérimentation menée sur **différents ponts métalliques** a permis d'affiner la modélisation des nuisances sonores liées à la présence des ponts métalliques à pose directe (sans ballast), de tester différentes solutions (écrans acoustiques, absorbeurs sur rail ou sur ouvrage, ...) et de définir des modes opératoires à adapter à chaque type de structure. Ces solutions ont été expérimentées ou sont en cours déploiement sur plusieurs ponts à Enghien-les-Bains à Versailles (pont des Chantiers) et dans le Var.

Une expérimentation est également en cours sur **la gare de triage** du Bourget / Drancy afin de limiter l'impact sonore lié à l'activité du site.

La recherche sur l'optimisation des **écrans antibruit continue** : écrans bas, écrans de nouveau type. Elle se poursuit pour mieux comprendre les phénomènes de bruit de crissement en courbe, pour mieux caractériser les propriétés du ballast et comprendre la propriété du son dans le ballast.

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 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 (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 ferroviaires 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 ferroviaires 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 inter - ministériel du 8 novembre 1999 concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

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

Usage et nature	L _{Aeq} (6h-22h) en dB(A)		L _{Aeq} (22h-6h) en dB(A)	
	LGV	Voie ferrée conventionnelle	LGV	Voie ferrée conventionnelle
logements en ambiance sonore modérée	60	63	55	58
autres logements	65	68	60	-
établissements d'enseignement	60	63	-	58
établissements de soins, santé, action sociale	60	63	55	63
bureaux en ambiance sonore dégradée	65	68	-	-

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 qui 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 :

Lignes ferroviaires à grande vitesse			
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	$L > 81$	$L > 76$	$d = 300 \text{ m}$
2	$76 < L < 81$	$71 < L < 76$	$d = 250 \text{ m}$
3	$70 < L < 76$	$65 < L < 71$	$d = 100 \text{ m}$
4	$65 < L < 70$	$60 < L < 65$	$d = 30 \text{ m}$
5	$60 < L < 65$	$55 < L < 60$	$d = 10 \text{ m}$

Lignes ferroviaires conventionnelles			
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	$L > 84$	$L > 79$	$d = 300 \text{ m}$
2	$79 < L < 84$	$74 < L < 79$	$d = 250 \text{ m}$
3	$73 < L < 79$	$68 < L < 74$	$d = 100 \text{ m}$
4	$68 < L < 73$	$63 < L < 68$	$d = 30 \text{ m}$
5	$63 < L < 68$	$58 < L < 63$	$d = 10 \text{ m}$

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 ; celui-ci est en cours de révision. 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.

Les arrêtés du classement sonore du réseau ferré ont été pris en mai 2003 dans le département de l'Essonne. Une actualisation complète a démarré en 2018 pour toute la région Ile-de-France et doit s'achever en 2019. Elle concerne l'ensemble des tronçons circulés par plus de 50 trains quotidiens et prend en compte les évolutions des trafics et des matériels roulants, en conformité avec l'arrêté du 23 juillet 2013.

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

Renouvellement du matériel roulant :

Sur les dix dernières années, des renouvellements des matériels roulants ont été réalisés par SNCF-Réseau. Les détails des programmes de renouvellement sont les suivants :

RER B :

Le matériel roulant actuel est le suivant : MI79/MI84 Z8100/Z8400 UM2. Il s'agit d'un investissement d'IDF Mobilité pour les exploitants SNCF Mobilité et RATP

RER C :

Depuis dix ans, les trains de la ligne C du RER ont subi plusieurs programmes de rénovation, sans incidences du bruit généré. Il n'y a pas eu d'évolution du bruit depuis le remplacement des semelles de freins des RER à deux niveaux terminé en 2008.

Date	Évolution
2009	rénovation des Z20500
2010	rénovation des Z5600
2012	rénovation des Z8800
2018	Démarrage du programme de rénovation des Z20900

Les matériels roulants actuels sont les suivants : Z5600/Z8800/Z20500/Z20900, 4 caisses UM2.

RER D :

Depuis dix ans, les trains de la ligne D du RER ont subi un programme de rénovation :

Date	Évolution
11/2016	mise en service des rames Z20500 rénovées sans conséquence sur le bruit à l'émission.

Le matériel roulant actuel est le suivant : Z5300 / Z5600/ Z20500 5 caisses UM2.

TER et Intercités :

Les programmes de renouvellement des matériels roulants diffèrent selon les axes et les régions. Certains trains à voitures Corail équipées de semelles de freins en fonte ont été remplacés par des trains plus silencieux de type X73500 (autorail mono caisse Alstom), Z24500 (TER 2N NG d'Alstom) ou Z27500 (Automotrice AGC de Bombardier).

Travaux de Renouvellement Voie Ballast (RVB) :

Il n'est pas possible de retracer la liste exhaustive des travaux réalisés au cours des 10 dernières années sur les voies situées sur le territoire de l'Essonne. Les principaux travaux de RVB réalisés depuis 2008 sont indiqués dans le tableau ci-dessous :

Ligne	Longueur totale de RVB (en km)
550000	1,044
570000	40,357
745000	34,98
985000	0,165
990000	3,587

Observatoire du bruit

Les niveaux sonores le long des voies ferrées ont été estimés en façade par une méthode simplifiée et majorante utilisée pour l'ensemble des observatoires du bruit ferroviaire. Il ressort de l'observatoire qu'environ 4103 bâtiments sensibles des voies ferrées sont potentiellement en situation de point noir bruit ferroviaire (PNBf) dans le département de l'Essonne, soit environ 23% des bâtiments PNBf d'Ile-de-France.

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

Réalisation d'études acoustiques (en dehors des études réalisées dans le cadre de projet de modernisation et de développement du RFN)

Dans le cadre du programme 2017-2020 de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire en Ile de France, de nombreuses études ont été réalisées pour identifier les bâtiments impactés actuellement et les bâtiments qui seront impactés à long terme. Dans l'Essonne, des études acoustiques ont été réalisées sur les communes suivantes :

Commune	Insee	Département	Nombre de points de mesure	Date de l'étude	Date des mesures
Boussy-Saint-Antoine	91097	91	2	2018	2018
Brunoy	91114	91	4	2018	2018
Épinay-sous-Sénart	91215	91	3	2018	2018
Étampes	91223	91	3	2018	2017
Etrechy	91226	91	3	2018	2017
Lardy	91330	91	3	2018	2017
Montgeron	91421	91	7	2018	2018
Quincy-sous-Sénart	91514	91	4	2018	2018
Vigneux sur Seine	91657	91	3	2018	2018
Yerres	91691	91	5	2018	2018

Réalisation de protections acoustiques (Projets, résorption de PNB, suppression

de PNB)

Sur la commune de Quincy sous Sénart, des écrans acoustiques ont été installés le long de la ligne 830000 en 2013. Le détail des écrans installés est indiqué ci-dessous :

Commune	année de réalisation	hauteur en m	longueur en m	n° ligne	voie	PKD indicatif	PKF indicatif
Quincy sous Sénart	2013	1,5m à 3,5m	470	830000	V1	24,64	25,11

Concernant l'opération de résorption des Points Noirs du Bruit ferroviaire sur la commune de Quincy sous Sénart, le montant indiqué dans les différentes conventions de financement est de 3,7M€ (avec participation de l'ADEME, de l'État, de la Région IDF, du Département et des Collectivités locales). 30 PNB ont été traités par l'écran, 18 PNB ont été résorbés par l'isolation acoustique des façades (pose de doubles vitrages acoustiques performants et traitement des entrées d'air).

7 ACTIONS ENVISAGÉES POUR LES 5 ANNÉES À VENIR

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

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

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

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

Les premières communes concernées dans le département de l'Essonne sont les suivantes :

- Vigneux-sur-Seine,
- Montgeron,
- Brunoy,
- Épinay-sous-Sénart,
- Yerres,
- Quincy-sous-Sénart,
- Boussy-Saint-Antoine,
- Étampes,
- Étrechy,
- Lardy.

7.2 Partenariat Bruitparif - SNCF Réseau

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

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

7.3 Travaux

Des travaux de renouvellement de voies et ballast sont prévus sur le territoire de l'Essonne durant la période de validité du PPBE.

RER B :

Le Schéma Directeur du Renouvellement du Matériel Roulant prévoit le remplacement du matériel actuel par du MI NG 104m UM2 à l'horizon 2025-2030.

RER C :

Un programme de rénovation du parc existant est prévu à l'horizon 2023. Le renouvellement du matériel roulant actuel est prévu pour 2028/2030.

RER D :

Le Schéma Directeur du Renouvellement du Matériel Roulant prévoit le remplacement du matériel actuel par des trains Regio2N 10 caisses 135m UM2 au sud dès 2019, puis par des trains RER NG 130 m UM2 à partir de 2021.

TER et Intercités :

Dans les prochaines années, les TER de type Corail devraient être progressivement remplacés par des Regio2N UM2, et les Intercités de type Corail par des Regiolis 6 caisses UM3.

7.4 Projets à venir

7.4.1 Grand Paris : ligne 18

Le département de l'Essonne est concerné par l'aménagement d'une nouvelle ligne de métro, la ligne 18 qui reliera l'Aéroport d'Orly à Versailles. Cette ligne fera partie du réseau Grand Paris Express (GPE), programme de métros automatiques visant à relier entre eux les grands pôles stratégiques de la région Ile-de-France, tout en les connectant avec le centre de l'agglomération parisienne. La loi n° 2010-597 relative au Grand Paris, adoptée le 3 juin 2010, fixe un cadre pour la réalisation de ce programme.

Elle comprend au total environ 35km de voie et traverse 9 communes en Essonne :

- Gif-sur-Yvette ,
- Massy,
- Orsay,
- Palaiseau,
- Paray-Vieille-Poste,
- Saclay,
- Villers-le-Bâcle,
- Wissous.

Elle compte environ 14 kilomètres en aérien en viaduc, sur le plateau de Saclay, entre les

communes de Palaiseau (Essonne) et Magny-les-Hameaux (Yvelines). Ce linéaire concerne les communes de Palaiseau, Orsay, Gif-sur-Yvette, Saclay, Villiers-le-Bâcle, Châteaufort et Magny-les-Hameaux, sur les départements de l'Essonne et des Yvelines. Le reste de la ligne est en souterrain.

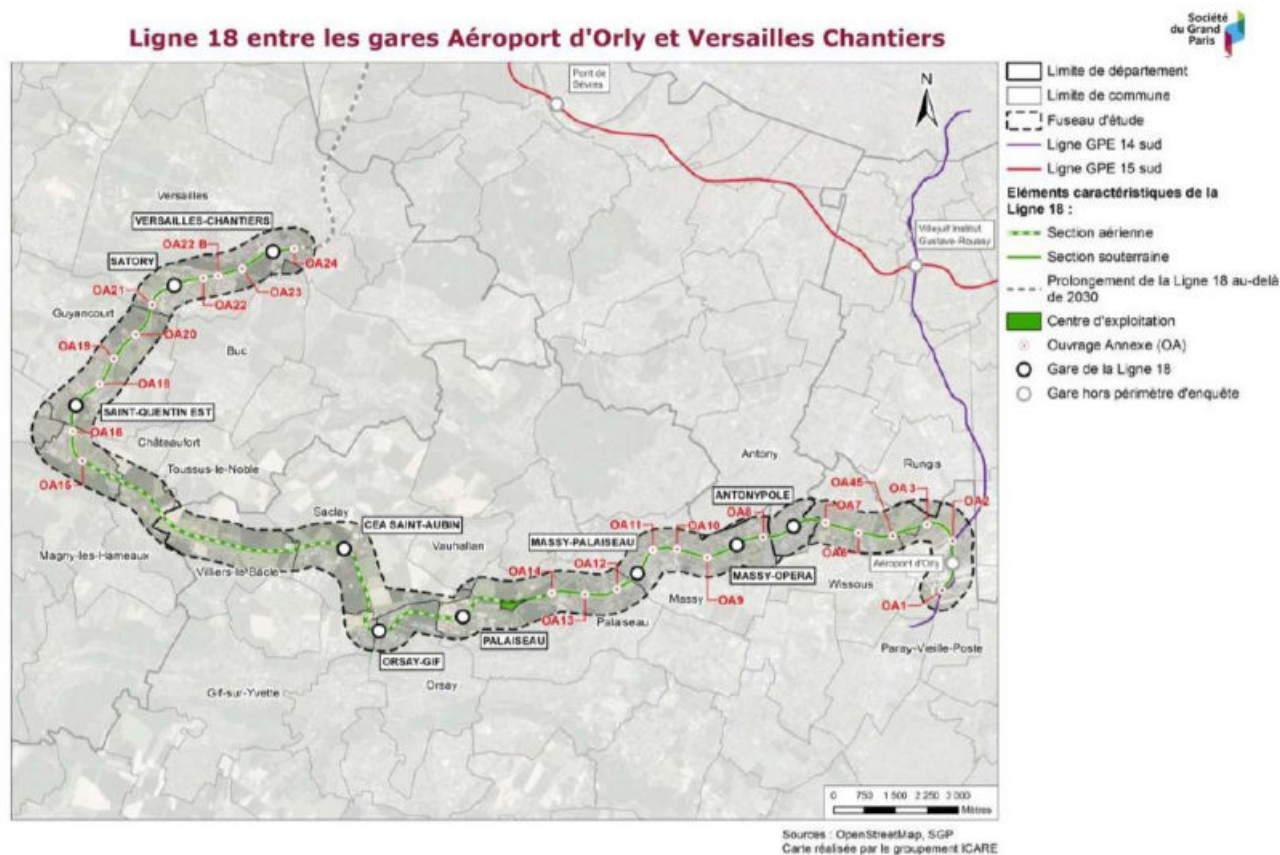


Illustration 14: Tracé de la ligne (source : dossier d'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale)

La fréquence envisagée pour répondre à la demande de trafic en 2030 est d'environ 3 minutes, desservant ainsi 10 gares, d'Aéroport d'Orly à Versailles Chantiers, en 30 minutes. Ces prévisions de trafic dépasseront les 30 000 passages de trains par an.

Sa déclaration d'utilité publique a été obtenue par décret n° 2017-425 le 28 mars 2017. En vertu de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, la Société du Grand Paris (SGP) est le maître d'ouvrage du projet faisant l'objet du présent dossier. En 2018, le projet est en phase d'autorisation environnementale. La mise en service de la ligne 18 est prévue en deux temps : d'abord entre les gares Aéroport d'Orly et CEA Saint-Aubin, puis, entre CEA Saint-Aubin et Versailles Chantiers.

Dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale et conformément aux dispositions des articles L.122-1, R.122-11 et suivants du code de l'environnement, du fait de la nature des travaux projetés, sa localisation et ses dimensions, la ligne 18 est susceptible de présenter des incidences sur l'environnement, et a donc été soumise à l'élaboration d'une étude d'impact.

Dans le cadre de l'étude d'impact, les contributions sonores liées à la circulation future du métro sur les portions aériennes de la ligne ont été analysées par modélisation. Cette analyse permet d'identifier l'impact acoustique du projet sur sa partie aérienne. A titre d'information, les cartes produites à cette effet sont jointes en annexe. Les résultats de l'étude montrent que trois sites sont concernés par dépassements des seuils réglementaires (Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires). Ces trois sites faisant partie de zones d'aménagement concerté (ZAC) portées par l'Établissement public d'aménagement Paris-Saclay en cours de conception ou de réalisation, la Société du Grand Paris propose d'agir tout d'abord en prévention par des échanges en

amont avec le porteur (conception du projet, destination des bâtiments par exemple) puis par des mesures de réduction type protection à la source (écrans acoustiques absorbant et/ou protections de façade) si le dépassement des seuils ne peut être évité.

7.4.2 Le tram 12 express

Le Tram 12 express est un projet de tram-train en Essonne entre Massy et Evry. Il vise à faciliter les conditions de déplacement entre les villes de l'Essonne, à améliorer le maillage du réseau de transports en commun et à accompagner le développement socio-économique et l'aménagement durable du territoire. Le projet du Tram 12 Express améliorera les liaisons intercommunales, permettant ainsi aux usagers de bénéficier des avantages des transports en commun et d'éviter de recourir à leur véhicule personnel. Il résulte d'un partenariat entre Île-de-France Mobilités et SNCF, les deux maîtres d'ouvrage du projet.

Sur la partie ferrée, entre les gares de Massy et Petit-Vaux, SNCF est maître d'ouvrage des travaux de construction du Site de Maintenance et de Remisage, des nouvelles stations, de l'adaptation des voies et des stations existantes. Sur la partie urbaine, entre Épinay-sur-Orge et Évry, Île-de-France Mobilités pilote la construction des nouvelles voies.



Illustration 15: Tracé de la ligne (source : dossier d'enquête publique préalable à la DUP)

Les dessertes du Tram 12 Express seront omnibus ; la fréquence sera de 10 minutes par sens en

heure de pointe, et 15 minutes par sens en heures creuses. L'infrastructure a été conçue de manière à permettre une augmentation de la fréquence. Le trafic annuel dépassera certainement les 30 000 passages de trains.

La ligne sera entièrement exploitée par du matériel tram-train, tout en conservant le sillon fret actuel sur la Grande Ceinture entre Massy et Épinay-sur-Orge. Le matériel tram-train retenu est le « Citadis Dualis » du constructeur français Alstom. Ce matériel roulant est moins bruyant que les rames qui circulent actuellement sur la ligne du RER C.

La déclaration d'utilité publique (DUP) a été obtenue par arrêté préfectoral n° 2013 - PREF.DRCL/BEPAFI/SSAF/406 du 22 août 2013 et a été prorogée par arrêté préfectoral n°2018-PREF-DCPPAT/BUPPE/158 du 2 août 2018. La date de mise en service du Tram 12 Express est envisagée pour 2022, les travaux sont en cours de réalisation.

Dans le cadre des études préliminaires à la déclaration d'utilité publique, conformément à la réglementation en vigueur, une étude d'impact sur l'environnement a été réalisée comprenant notamment une analyse prévisionnelle des niveaux sonores à l'aide d'une modélisation en trois dimensions de la zone d'étude et du projet de Tram 12 Express. Cette analyse permet d'identifier l'impact acoustique du projet du Tram 12 Express sur les différents secteurs à enjeux. A titre d'information les cartes produites à cet effet sont jointes en annexe.

L'analyse conclut que la contribution sonore du projet respecte les objectifs réglementaires de jour et de nuit et qu'aucune protection n'est réglementairement à prévoir.

8 ANNEXES

8.1 Bilan de la consultation du public

8.2 Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne 18

8.3 Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne de Tram 12 express



PRÉFET DE L'ESSONNE

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

PLAN DE PRÉVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT

Infrastructures ferroviaires

BILAN DE LA CONSULTATION DU PUBLIC

Mars 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 ferroviaires dont le trafic annuel est supérieur à 30 000 passages de trains. SNCF-Réseau et la RATP sont gestionnaires de ces infrastructures.

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°300 du 31 juillet 2018 pour la partie RATP et par arrêté préfectoral n°2018- DDT- SE n°326 du 14 août 2018 pour la partie SNCF-Réseau.

1.1 Modalités de la consultation

La consultation du public s'est déroulée du 21 novembre 2018 au 21 janvier 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 lundi 5 novembre 2018, 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 de l'État avec une "boîte aux lettres" électronique dédiée à la consultation (ddt-se-bprn@essonne.gouv.fr.)

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 DDT91. Cependant, quatre particuliers et cinq associations de défense de l'environnement se sont exprimées par voie électronique.

Sur l'ensemble des remarques, deux ne concernent pas le sujet du présent PPBE. L'une concerne le bruit aérien et l'autre le bruit routier lié à la RN20.

Nom/Association	Remarques	Réponses
Mail du 3/12/2018 M. BENOIST Xavier Brunoy	1. M. BENOIST est étonné de « l'absence d'avis dans la presse municipale de la commune de Brunoy de cette enquête publique » 2. La ville de Brunoy engage l'étude d'un nouveau PLU, il suggère une réunion d'information conjointe PLU/nuisances sonores (routier et ferré) afin d'apporter une meilleure information au public.	1. Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, un avis faisant connaître la date à compter de laquelle le dossier est mis à la disposition du public a été publié dans un journal, ici le « Le Parisien », le lundi 5 novembre 2018, quinze jours avant le début de la période de mise à disposition. Un courrier de notification daté du 12 novembre 2018 a été envoyé aux collectivités, elles pouvaient relayer l'information au public. 2. La vocation de la directive relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement est de définir, à l'échelon de l'Union européenne, une approche commune visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nocifs de l'exposition des populations au bruit dans l'environnement. Cette approche est basée sur la cartographie de l'exposition au bruit, sur l'information des populations et sur la mise en œuvre de PPBE au niveau local. 3. Outils de communication, la cartographie sonore contribue à une meilleure connaissance par les citoyens des enjeux propres à l'environnement sonore. Support de concertation, le PPBE constitue un élément d'objectivation du débat qui confère au message public davantage de transparence et de lisibilité. 4. Les services de l'État encouragent les communes à faire référence aux différents CBS et PPBE de leur territoire dans leur PLU.
Mail du 16/01/2019 M. ANDRE Yves Étampes	M. ANDRE demande si les infrastructures telles que les gares ont été prises en compte dans la modélisation ? Et si la nuisance de la gare d'Étampe, aussi belle soit-elle, a été mesurée et prise en compte dans le rapport.	La prévision du bruit ferroviaire s'effectue par application de la norme XP S31-133 :2001 « Acoustique _ Bruit des infrastructures de transports terrestres _ Calcul de l'atténuation du son lors de sa propagation en milieu extérieur, incluant les effets météorologiques », couplée avec la « base de données trains » de SNCF-Réseau. La méthode de calcul est identique à celle du bruit routier, certaines adaptations au bruit ferroviaire ont été

		appliquées. Elles concernent les hauteurs et les directivités des sources, l'interaction entre le train et le mur anti-bruit et l'impédance du ballast. Les réflexions sur les surfaces telles que les gares ne sont pas prises en compte dans le calcul des niveaux sonores.
Mail du 20/01/2019 Orge Hurepoix Environnement (OHE) Marolles en Hurepoix	Les remarques concernent : 1. la non prise en compte des limites recommandées de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) (Lden 54 et Ln 44), 2. une incompréhension sur le choix des communes concernées par le programme de résorption de Point Noir Bruit (PNB), 3. l'absence du programme détaillé de résorption des PNB et de la liste des PNB 4. le renouvellement du matériel roulant trop tardif et une demande d'anticipation	 1. Les CBS et le présent PPBE répondent aux exigences fixées par la directive européenne 2002/49/CE relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement. Les niveaux pris en compte sont donc ceux fixés par la directive. La France doit mettre en œuvre la directive, elle doit en conséquence respecter les niveaux demandés. 2. Le choix des communes se fait par ordre de priorité (nuisances les plus critiques en priorité). 3. Le programme détaillé a été demandé à SNCF-Réseau ainsi qu'une liste des PNB. 4. L'information a été transmise à SNCF-Réseau
Mail du 21/01/2019 Essonne Nature Environnement (ENE) Epinay-sur-Orge	Les remarques concernent : 1. La qualification d'une procédure expéditive et sans véritable publicité de consultation du public sur internet, 2. la proposition d'actions à mettre en œuvre pour minimiser le bruit ferroviaire : la limitation de la vitesse, entretien du matériel roulant, pose d'écrans phoniques, enfouissement des voies, 3. la non prise en compte des limites recommandées par l'OMS, 4. les CBS de la RATP suspectées de conflit d'intérêt	 1. Voir réponse n°1 apportée à l'observation formulée par M. BENOIST L'article dans le journal, cité précédemment, indiquait que le document était disponible sur le site internet des services de l'État et précisait l'adresse électronique à utiliser pour formuler toutes observations. Un article sur le site internet accompagnait le public dans la démarche de la consultation. Conformément à l'article R 572-9 du code de l'environnement, la durée de cette dernière a été fixée à deux mois. 2. Les recommandations ont été transmises à SNCF-Réseau 3. Voir réponse 1 apportée à l'observation formulée par OHE. 4. Les CBS sont réalisées selon des méthodes harmonisées. Pour établir les cartes de bruit, l'autorité compétente « le Préfet

		de département » peut faire appel à des compétences internes ou confier cette tâche à un prestataire spécialisé.
Mail du 21/01/19 Amélie HOWARD	Mme HOWARD dit être gênée essentiellement par le bruit des avions.	Le bruit aérien ne fait pas l'objet du présent PPBE. Une consultation prochaine relative au PPBE de l'aérodrome de Paris-Orly permettra au public de s'exprimer sur ce sujet.
Mail du 21/01/2019 Montgeron Environnement Montgeron	Les remarques concernent : 1. une publicité insuffisante et sans transparence ; 2. une non prise en compte des recommandations de l'OMS ; 3. une sous-estimation du niveau d'exposition des habitants ; 4. l'absence du détail des études et mesures réalisées sur la commune de Montgeron ; 5. une demande d'intégration au présent PPBE de mesures permettant de limiter plus efficacement et durablement les nuisances sonores de tous les matériels roulants (écrans absorbants, écrans phoniques, limitation de vitesse, entretien du parc roulant...)	1. Voir réponse 1 apportée à l'observation formulée par ENE 2. Voir réponse 1 apportée à l'observation formulée par OHE 3. Les cartes de bruit sont établies avec des indicateurs harmonisés (Lden et Ln). Les niveaux de bruit exprimés en dB(A) sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation (vitesse limite, débit du trafic, type de matériel roulant, infrastructure...) 4. L'étude a été demandée à SNCF-Réseau. 5. SNCF-Réseau a été sollicité sur ce point.
Mail du 21/01/2019 ADEMUB Brétigny-sur-Orge	Les remarques concernent : 1. la non prise en compte des recommandations de l'OMS ; 2. l'absence de la liste PNBf (ferroviaire) et de l'état d'avancement du programme de résorption des PNBf ;	1. Voir réponse 1 apportée à l'observation formulée par OHE 2. Voir réponse 3 apportée à l'observation formulée par OHE
Mail du 21/01/2019	Mme LAINE PLASSE s'adresse à Monsieur le Président du Conseil départemental de l'Essonne au	Le bruit routier ne fait pas l'objet du présent PPBE. De plus, la RN20 a été concédée au Conseil départemental de l'Essonne

Mme Janin LAINE PLASSE Etampes	sujet d'un mur antibruit sur la RN20, dont le CD91 est gestionnaire.	(CD 91) en 2006, il en est le gestionnaire. La structure compétente pour répondre à cette observation est par conséquent le CD 91. Cette remarque pourra être formulée à l'occasion de la consultation prochaine du PPBE du CD 91.
Mail du 21/01/2019 Breuillet Nature Breuillet	Les remarques concernent : 1. les zones calmes ne sont plus identifiables, trop de bruit urbain ; 2. programme de rénovation du parc roulant trop tardif ; 3. l'absence de la liste de PNBf et d'un programme détaillé de résorption des PNBf 4. non prise en compte des recommandations de l'OMS	1. « <i>Les zones calmes 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</i> » (art. L572-6 du code de l'environnement). 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 n'a pas d'ambition particulière en termes de sauvegarde, mais elle a plutôt pour objectif de réduire les nuisances impactant les riverains. 2. Voir réponse 4 apportée à l'observation formulée par OHE 3. Voir réponse 3 apportée à l'observation formulée par OHE 4. Voir réponse 1 apportée à l'observation formulée par OHE

1.3 Conclusion

L'ensemble des remarques n'appellent pas de modification du plan et a été transmis aux gestionnaires des infrastructures.

À Evry,

Le Préfet de l'Essonne

Jean-Benoît ALBERTINI

Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne 18

Hypothèses de trafics ferroviaires :

- 21 trains/h/direction en heure de pointe (7h30-9h30 et 16h30-20h) ;
- 12 trains/h/direction en heure creuse (9h30-16h30) ;
- 6 trains/h/direction en début et fin de service (5h30-7h30 et 20h00-2h15).

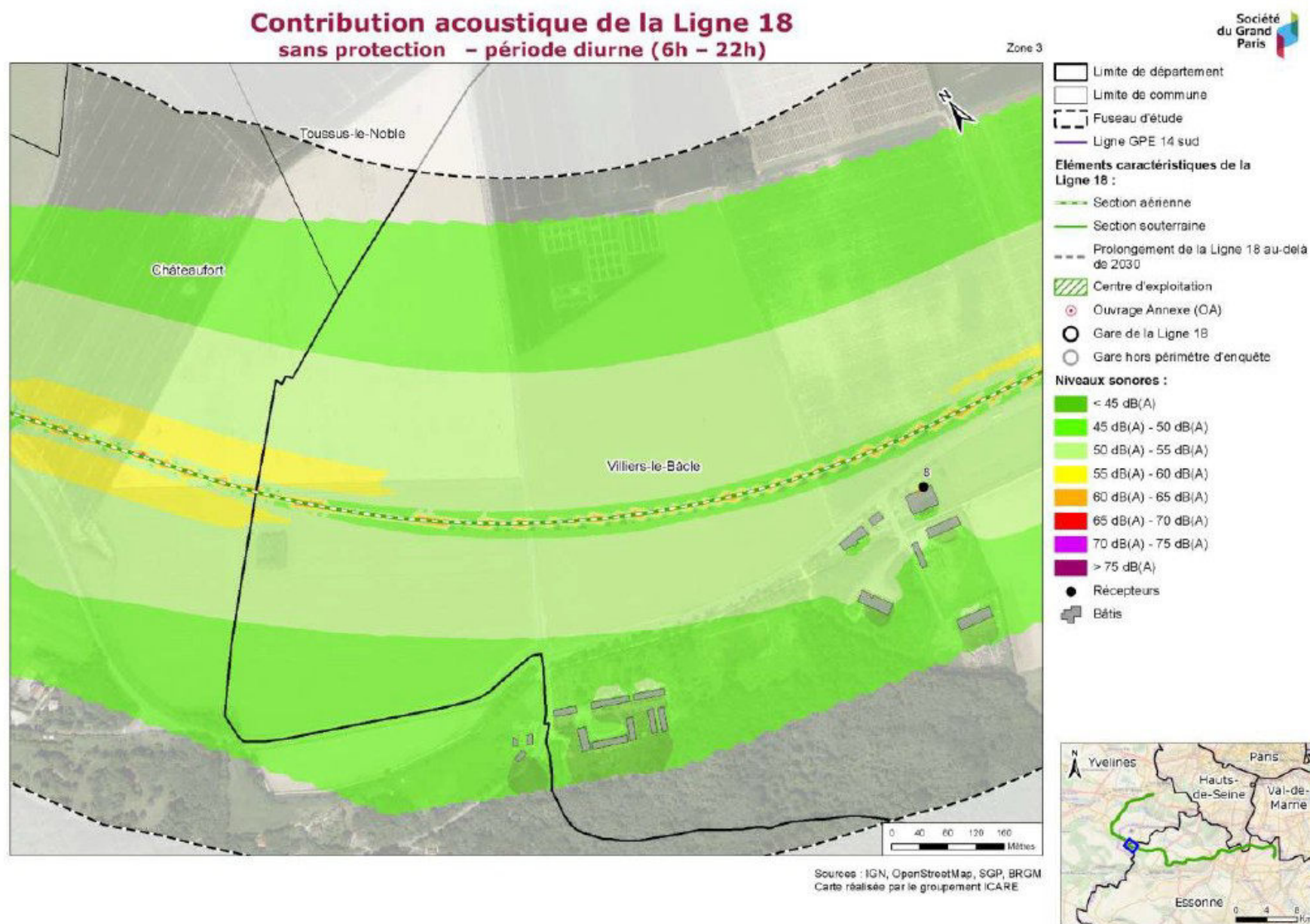


Illustration 16: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période diurne (6h – 22h)

Zone 4 - Villiers-le-Bâcle

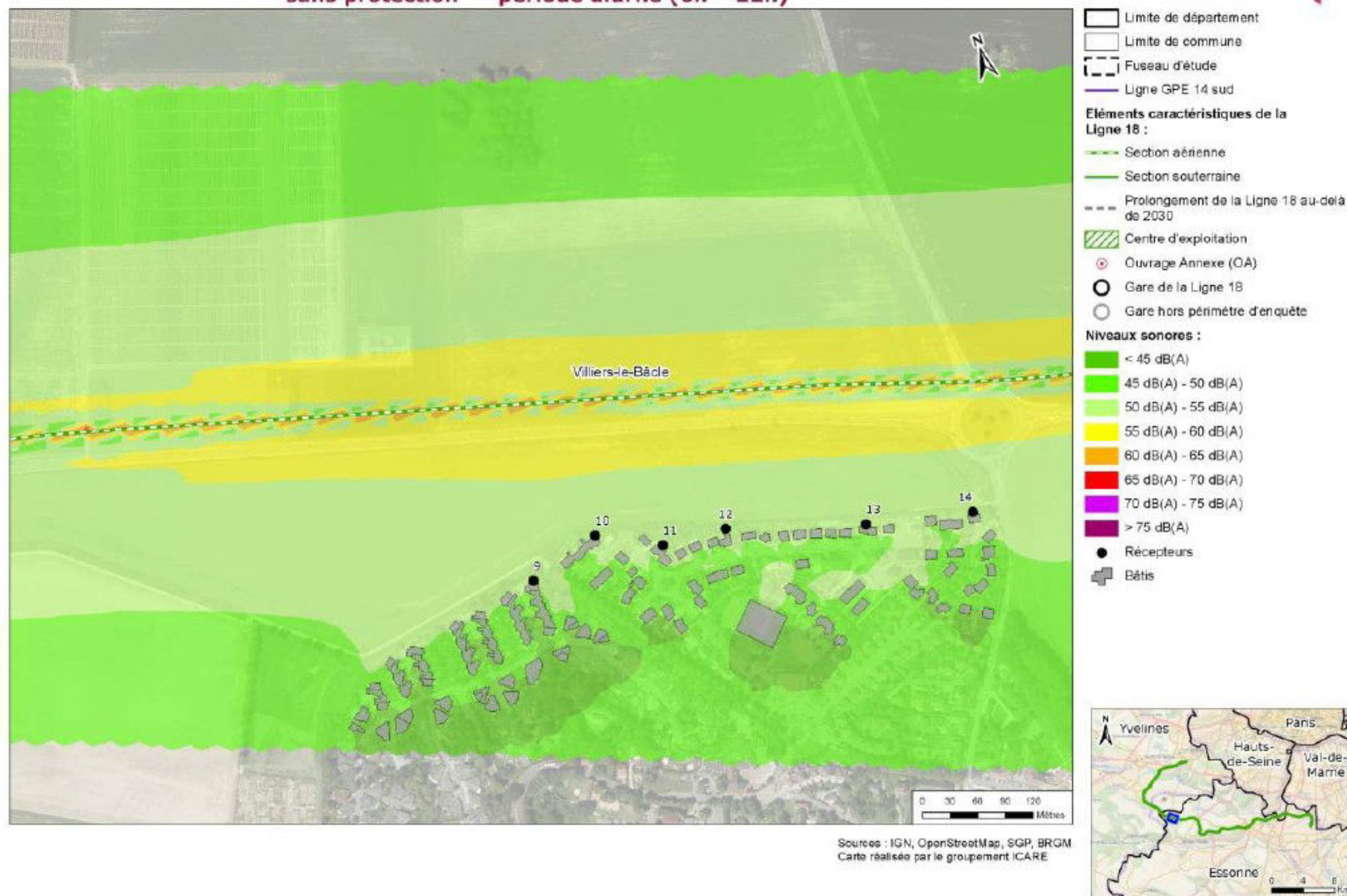


Illustration 17: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

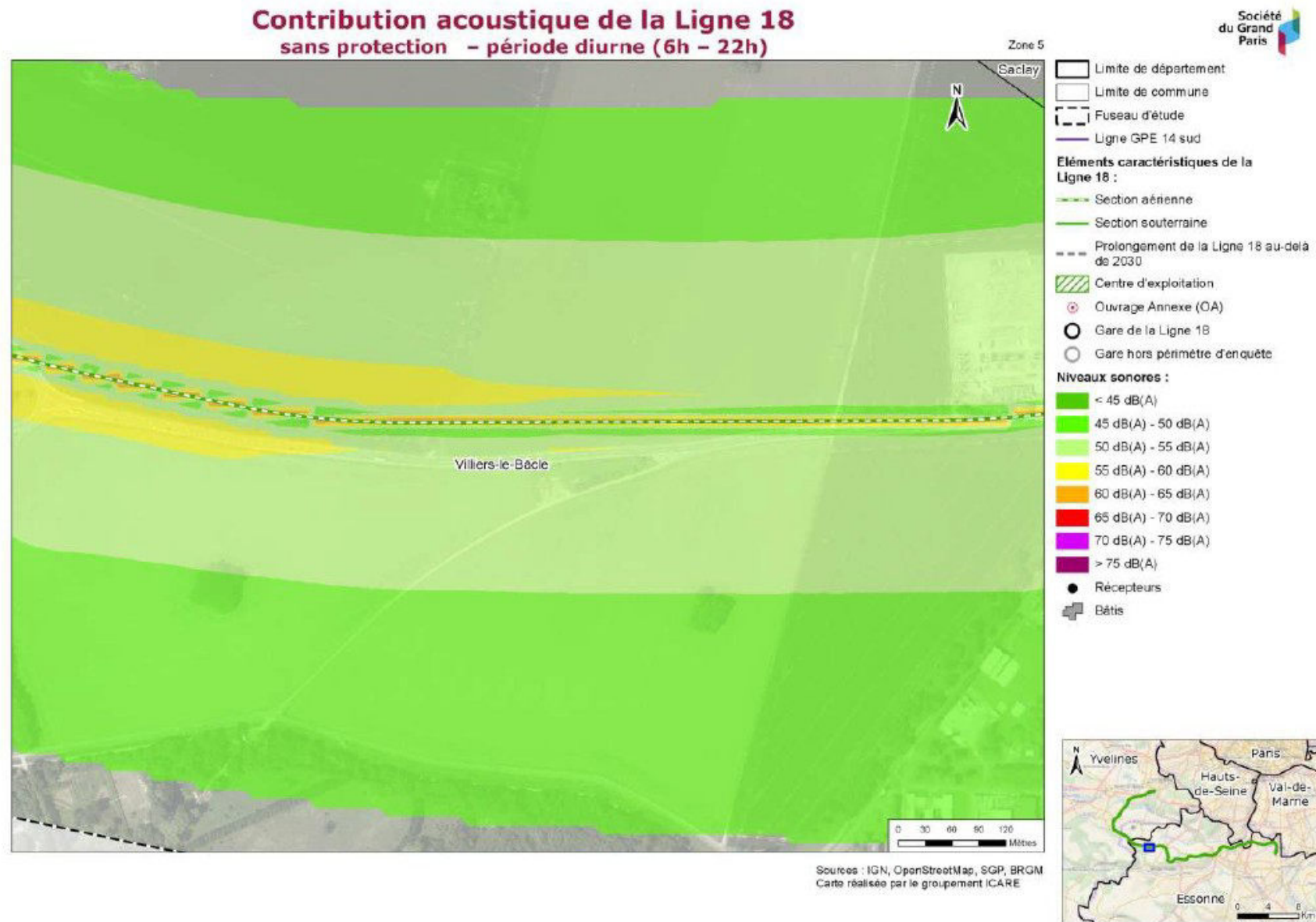


Illustration 18: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

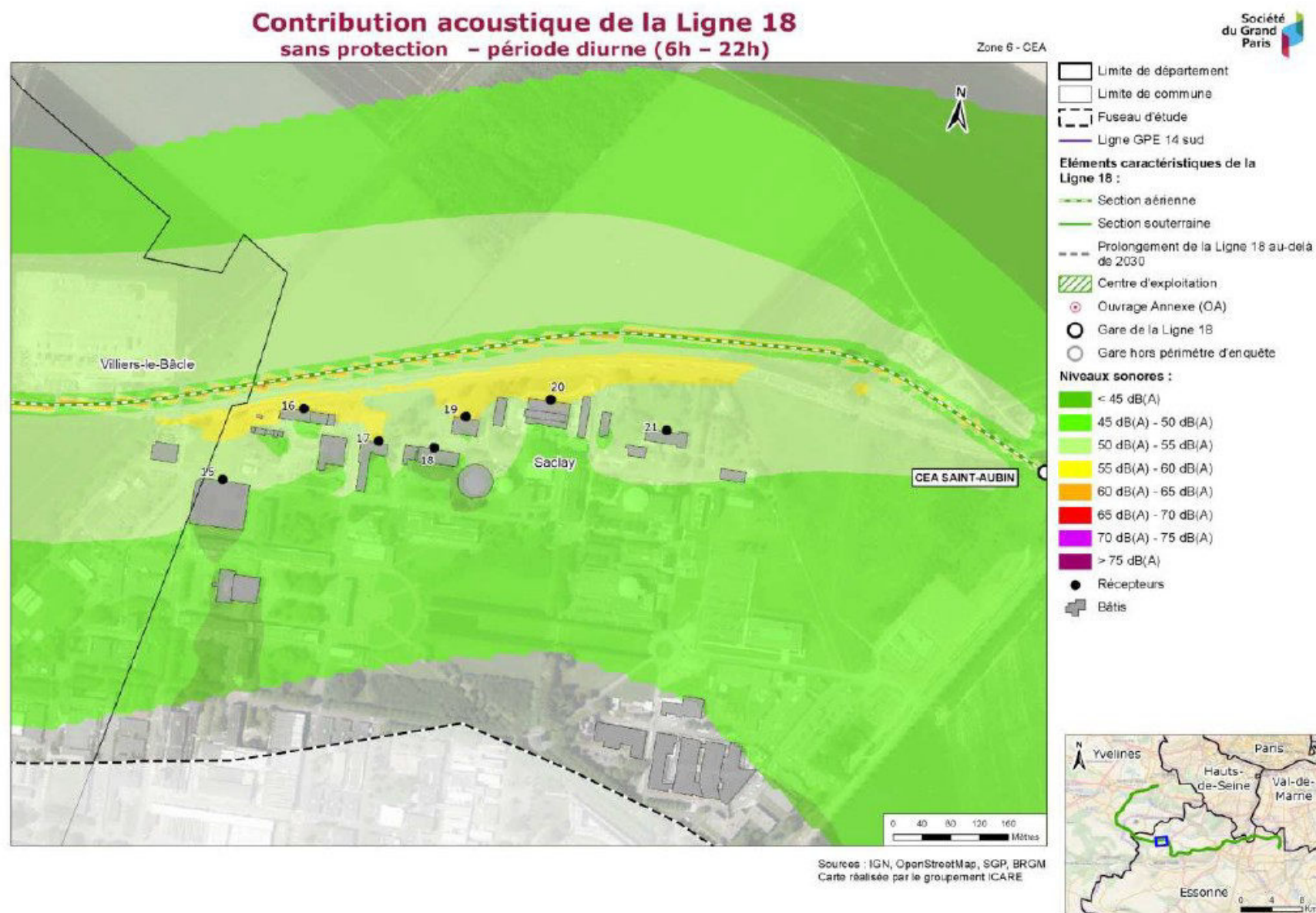


Illustration 19: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

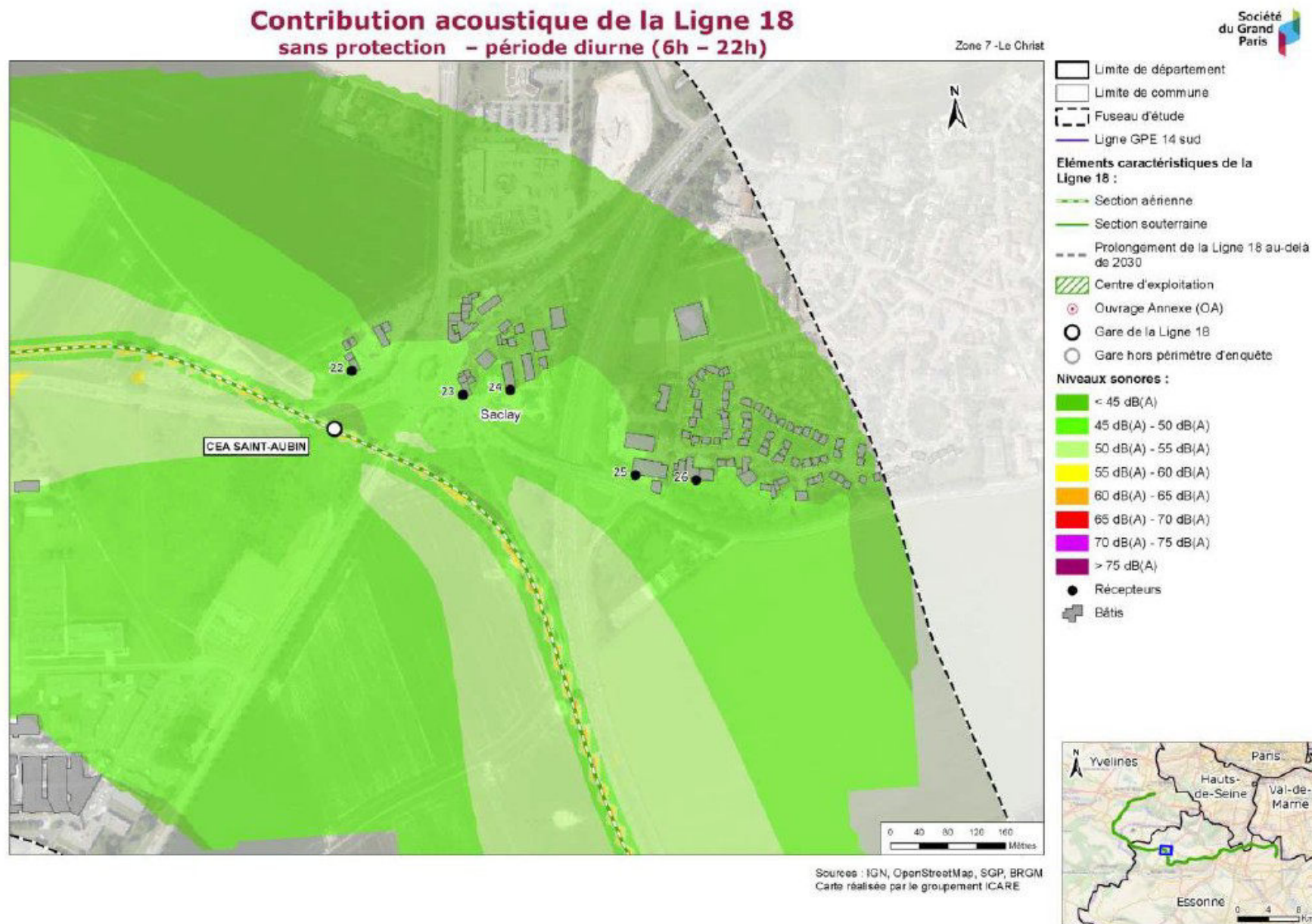


Illustration 20: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

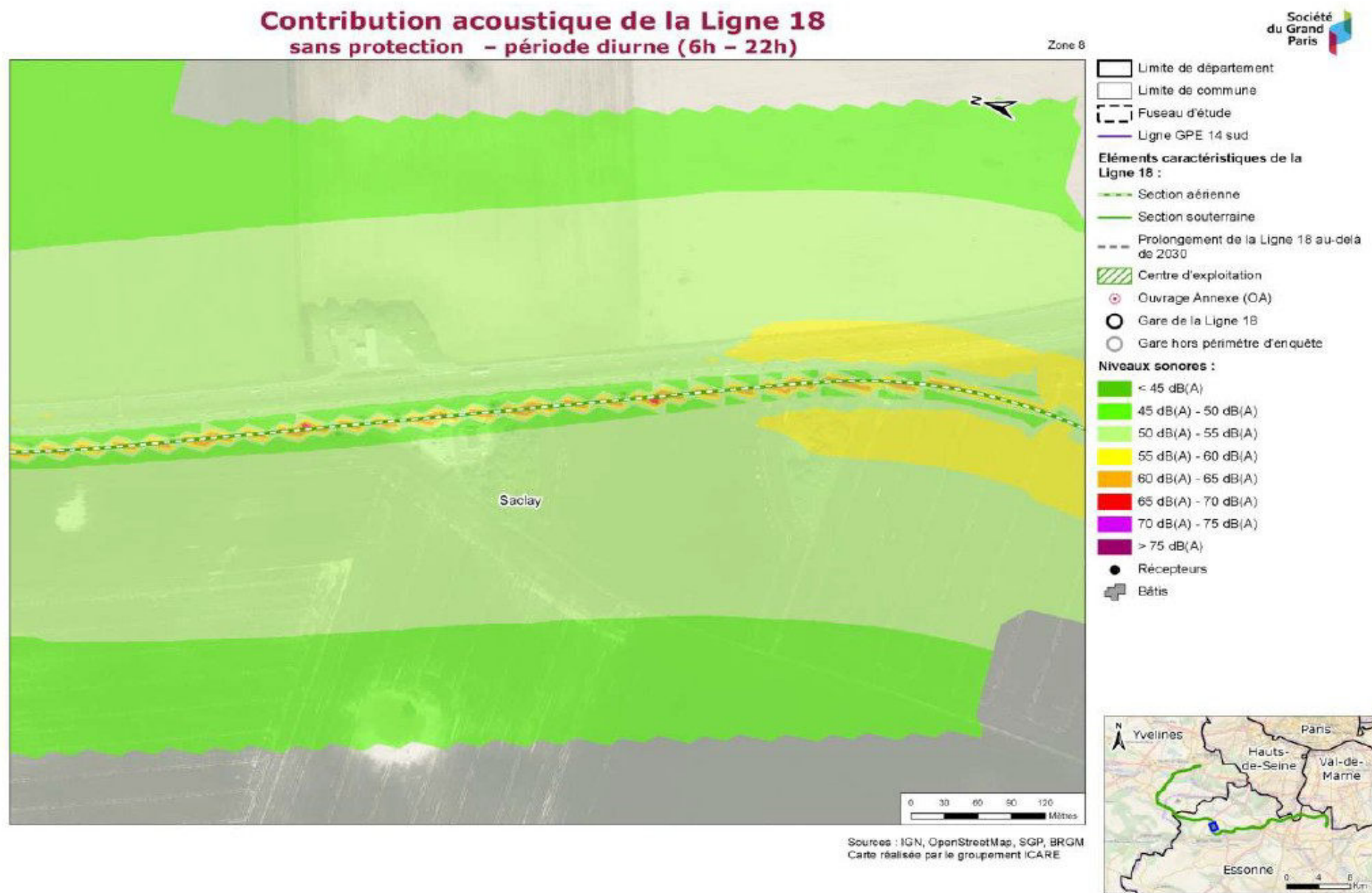


Illustration 21: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

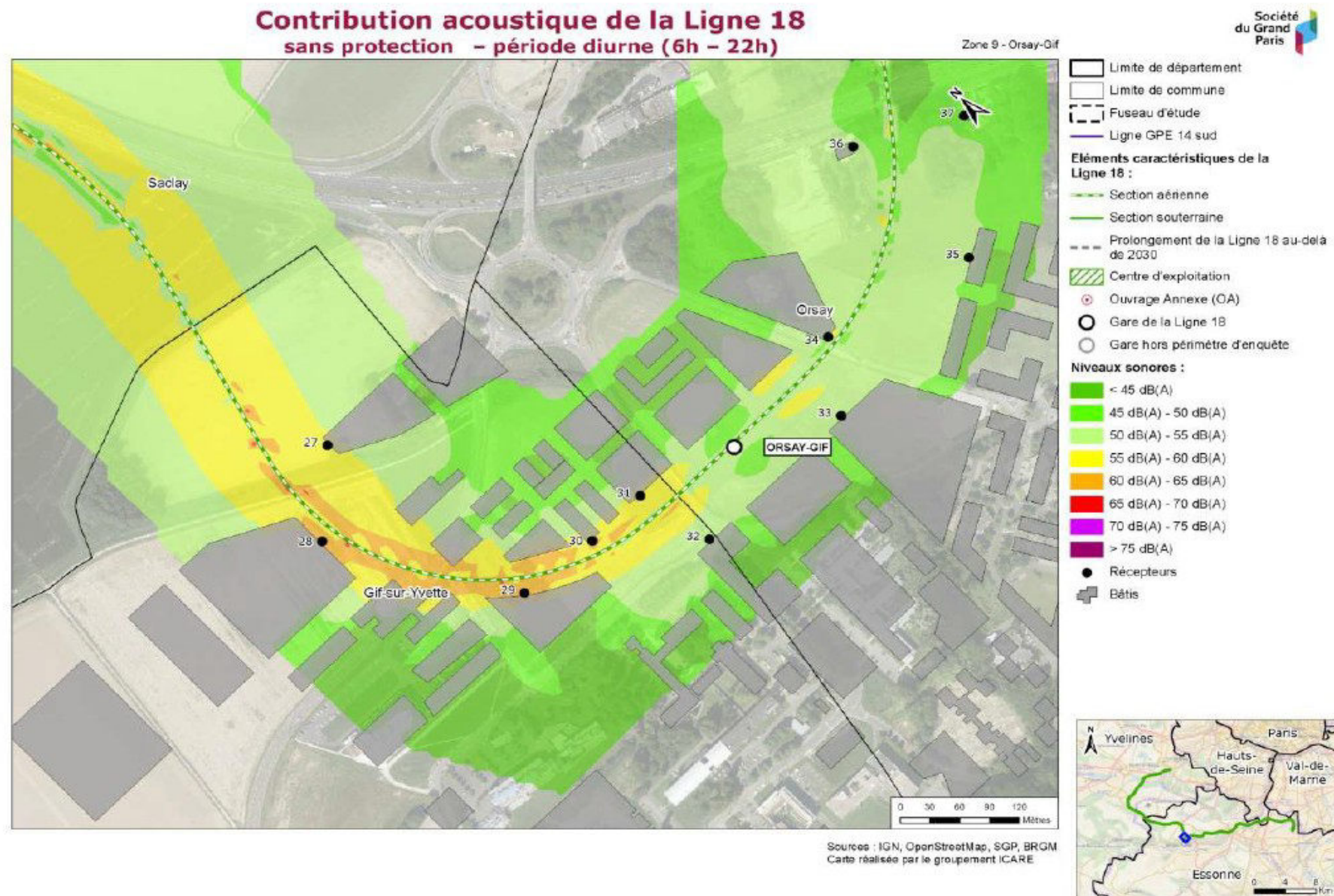


Illustration 22: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

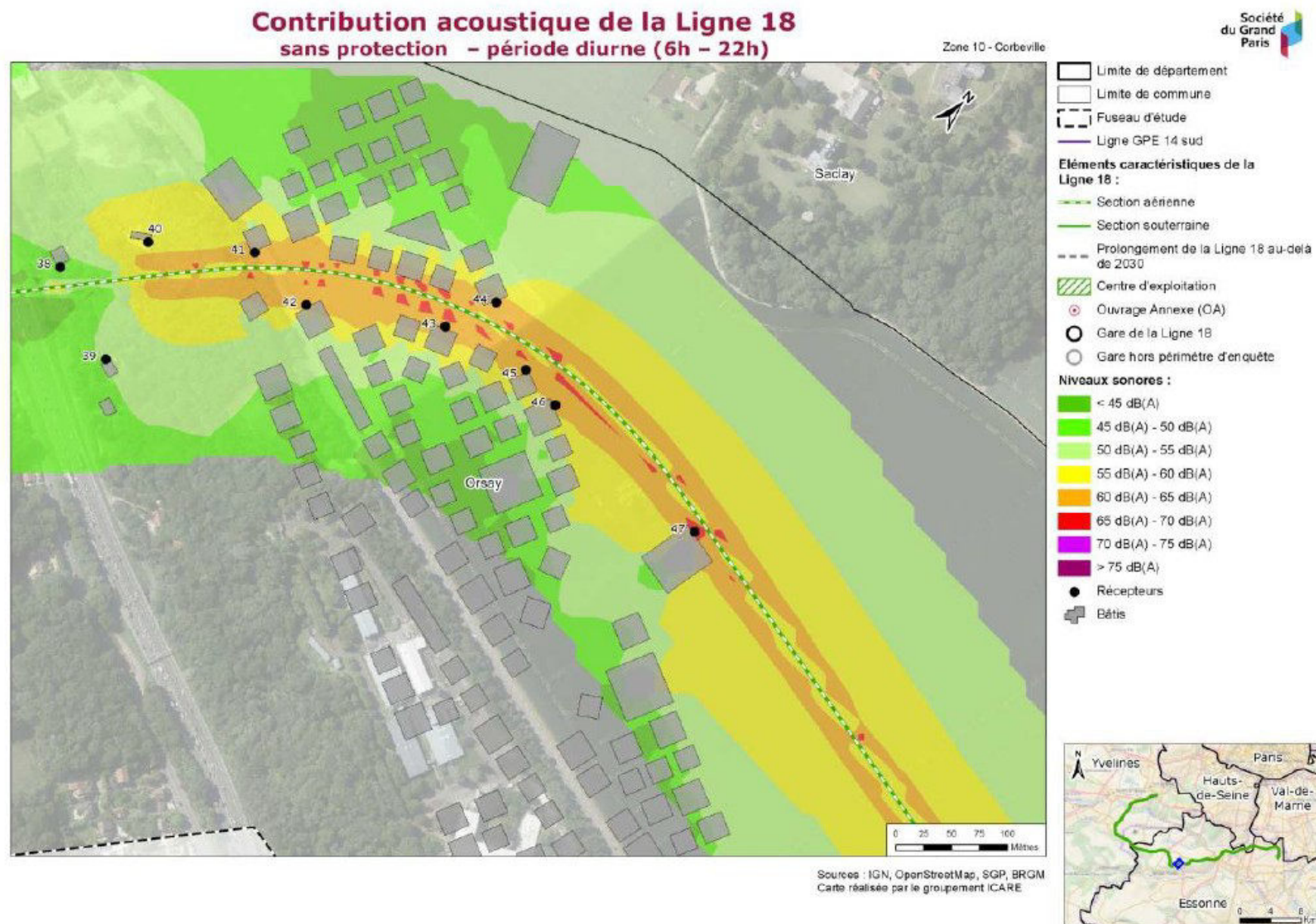


Illustration 23: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période diurne (6h – 22h)

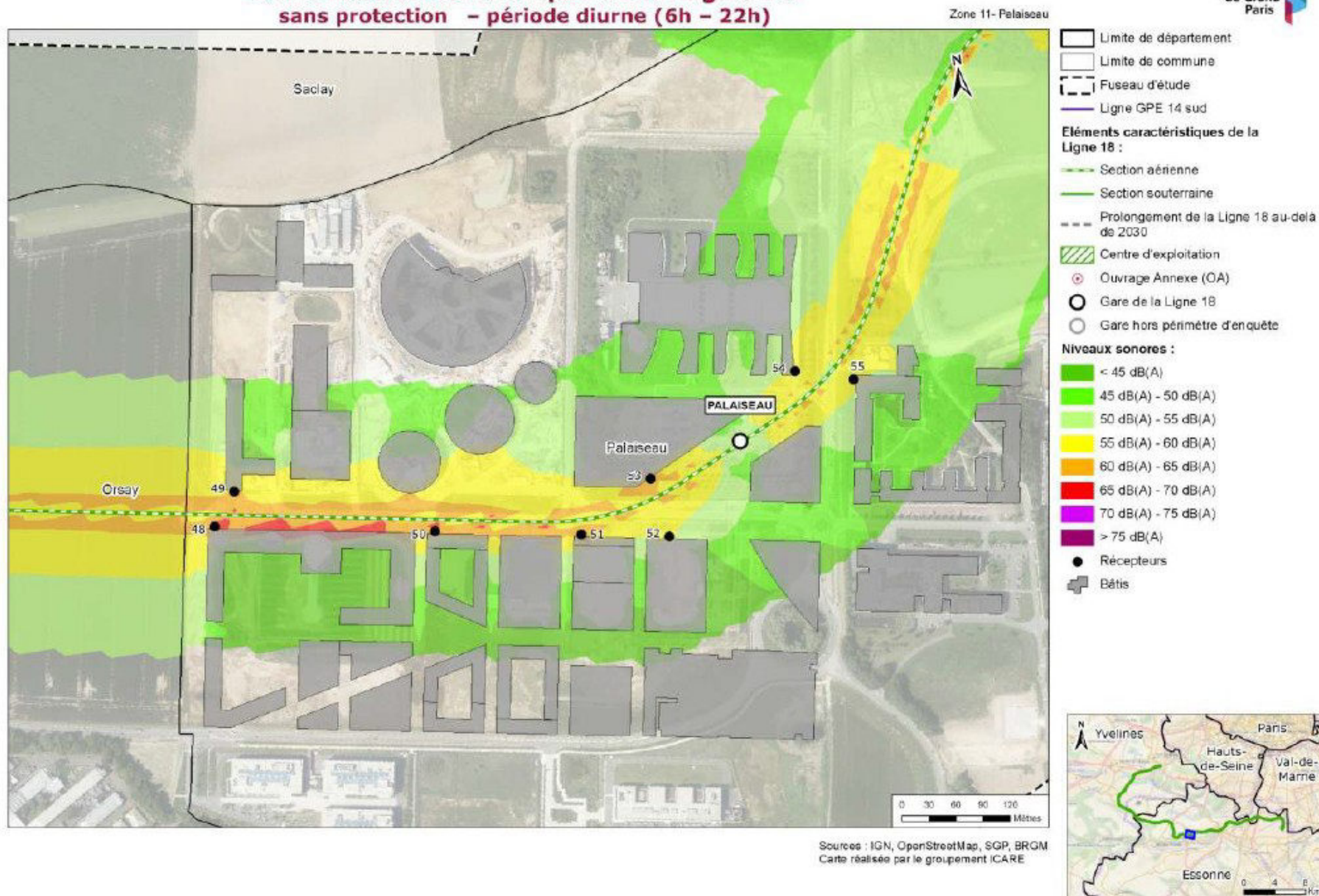


Illustration 24: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période diurne (6h – 22h)

Zone 12- Haut Palaiseau

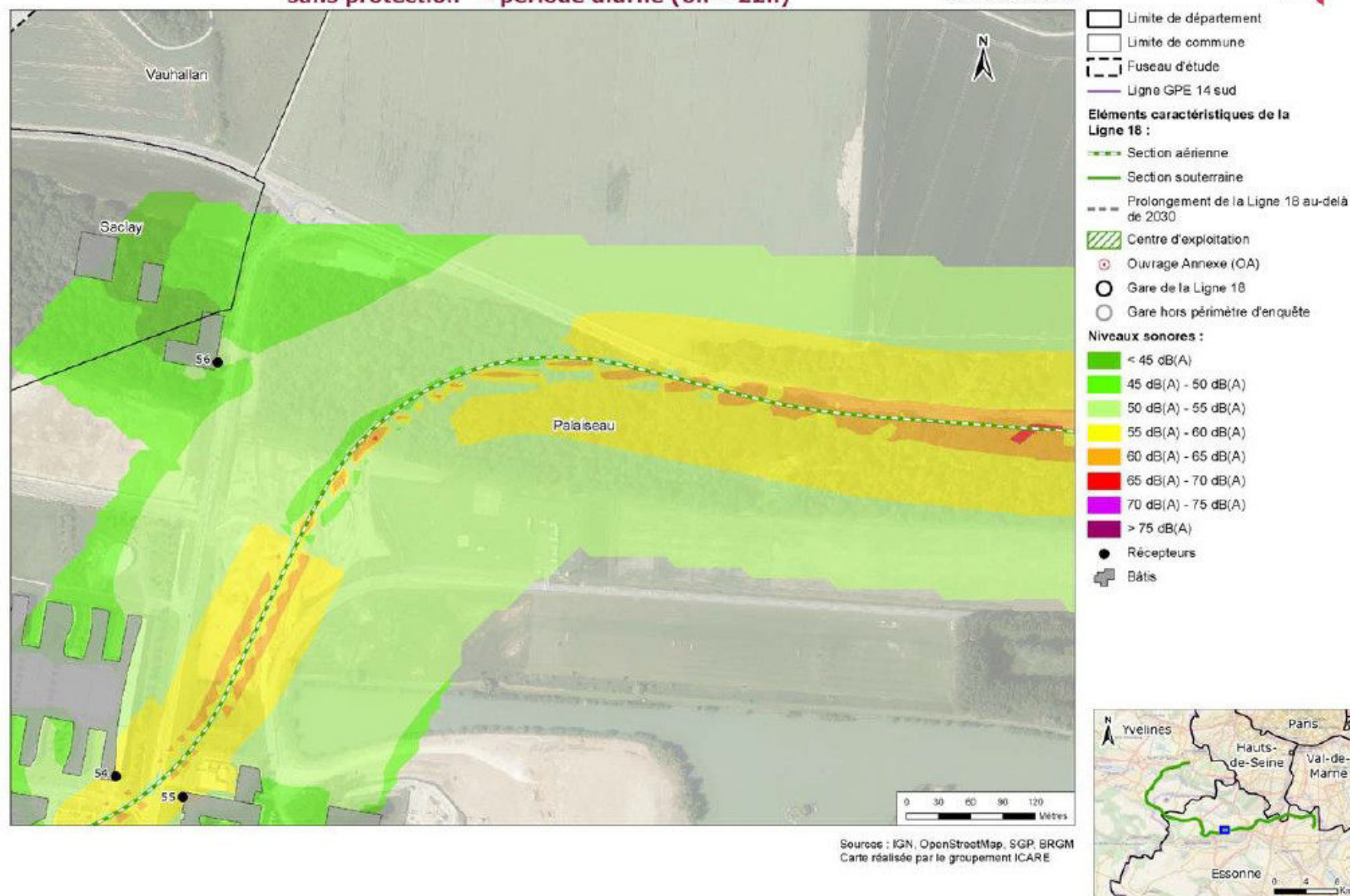


Illustration 25: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

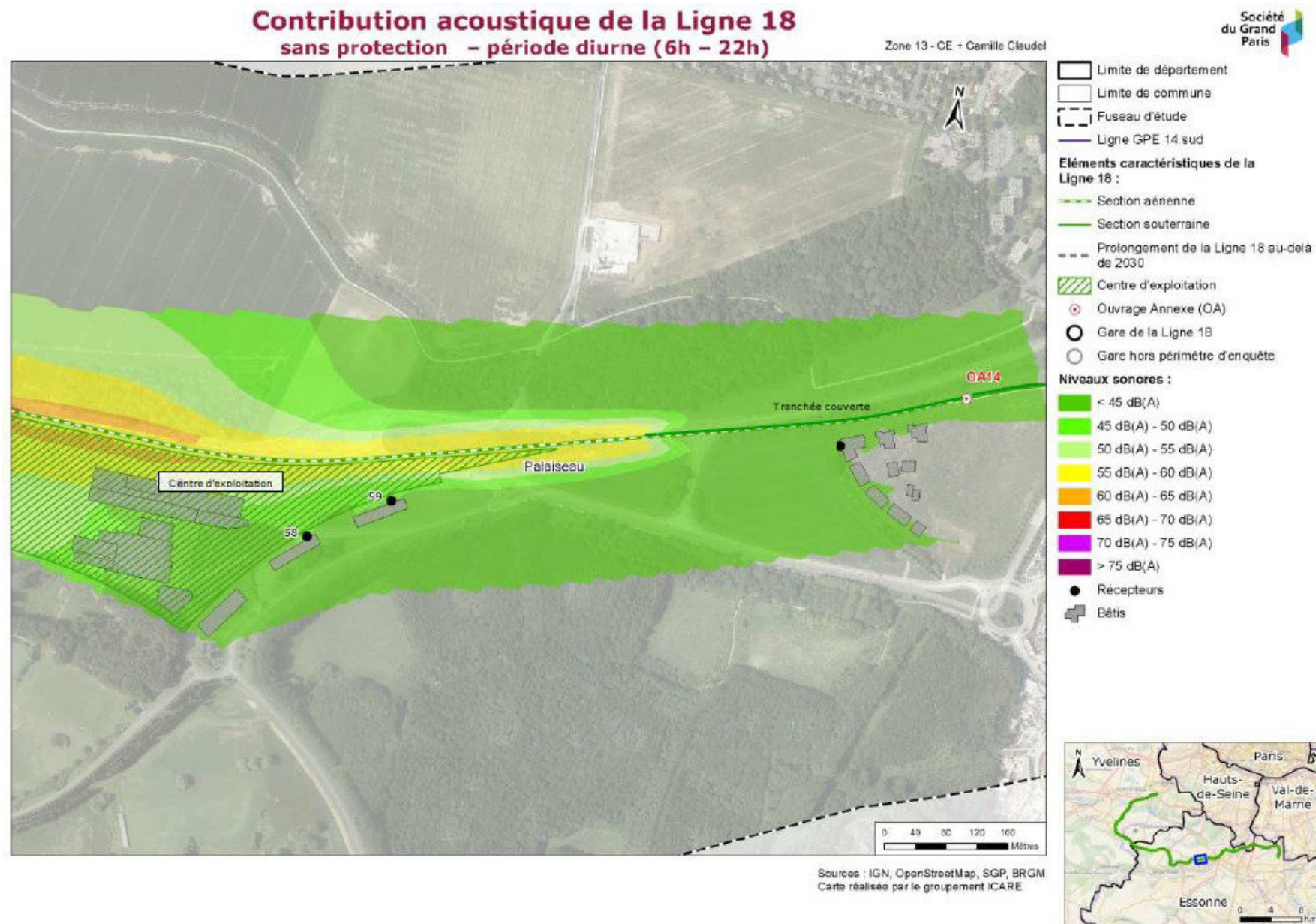


Illustration 26: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

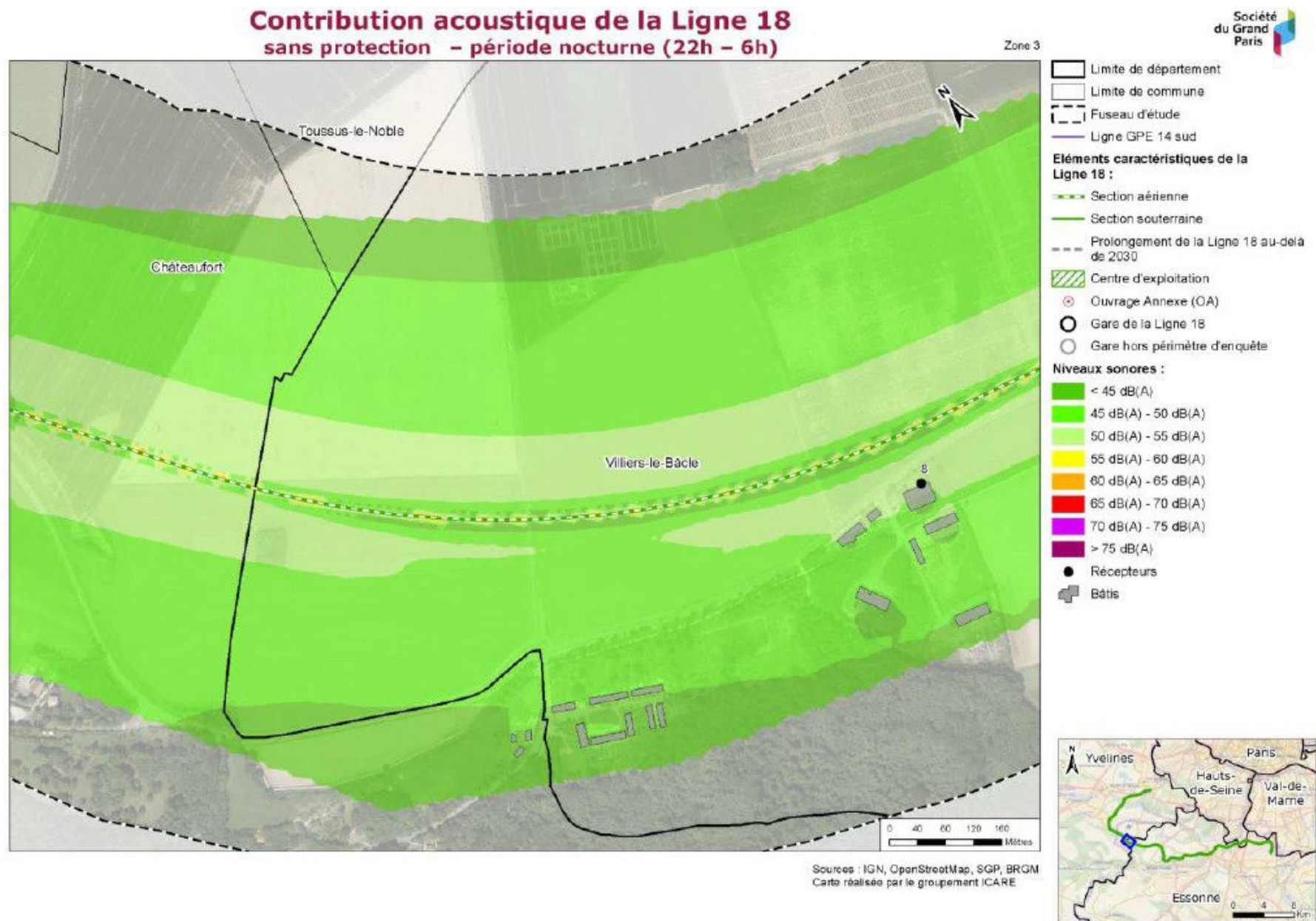
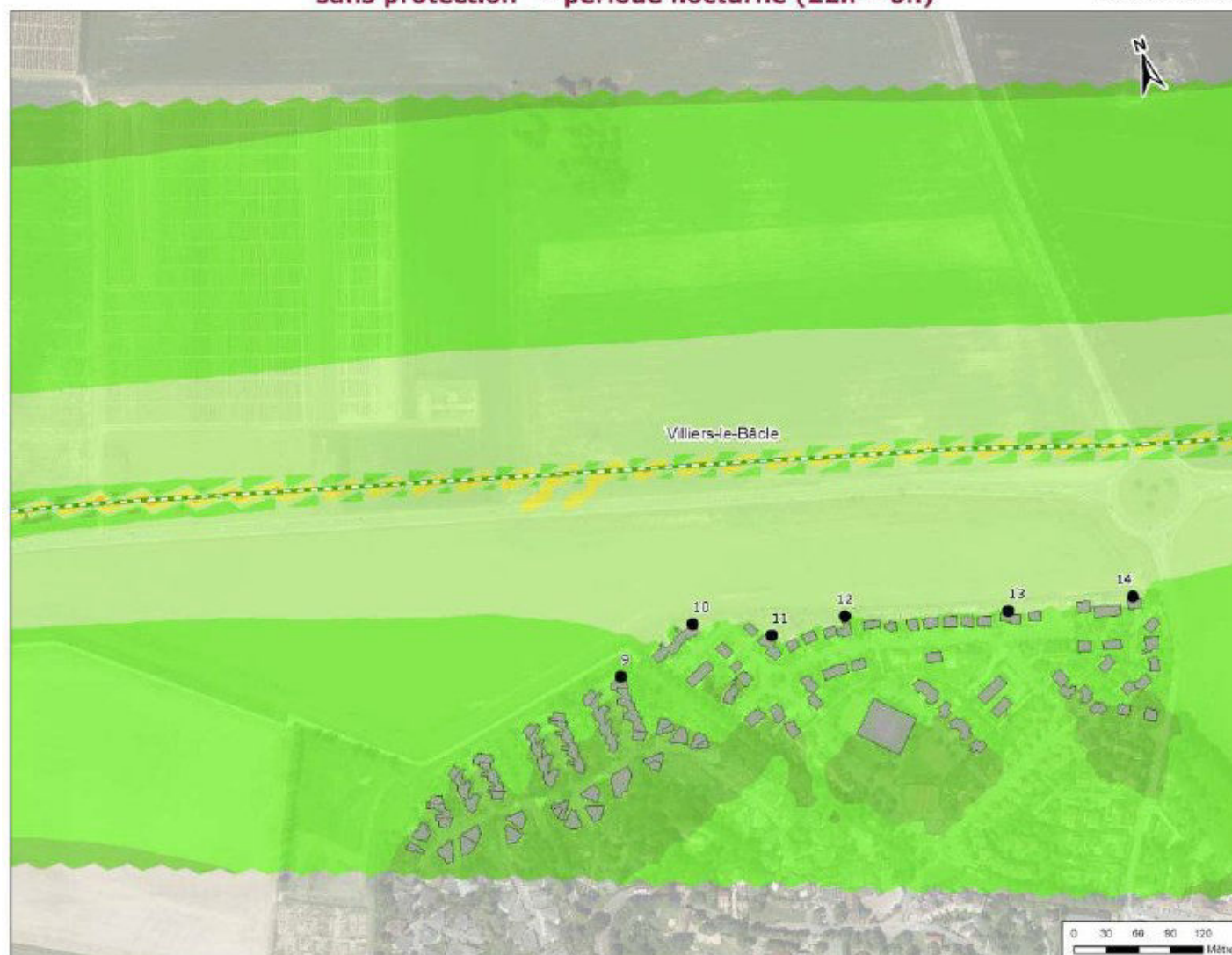


Illustration 27: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période nocturne (22h – 6h)

Zone 4 - Villiers-le-Bâcle



- Limite de département
 - Limite de commune
 - - - Fuseau d'étude
 - Ligne GPE 14 sud
- Éléments caractéristiques de la Ligne 18 :**
- Section aérienne
 - Section souterraine
 - - - Prolongement de la Ligne 18 au-delà de 2030
 - ▨ Centre d'exploitation
 - ⊙ Ouvrage Annexe (OA)
 - Gare de la Ligne 18
 - Gare hors périmètre d'enquête
- Niveaux sonores :**
- < 45 dB(A)
 - 45 dB(A) - 50 dB(A)
 - 50 dB(A) - 55 dB(A)
 - 55 dB(A) - 60 dB(A)
 - 60 dB(A) - 65 dB(A)
 - 65 dB(A) - 70 dB(A)
 - 70 dB(A) - 75 dB(A)
 - > 75 dB(A)
- Récepteurs
 - Bâtis



Sources : IGN, OpenStreetMap, SGP, BRGM
Carte réalisée par le groupement ICARE

Illustration 28: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnementale)

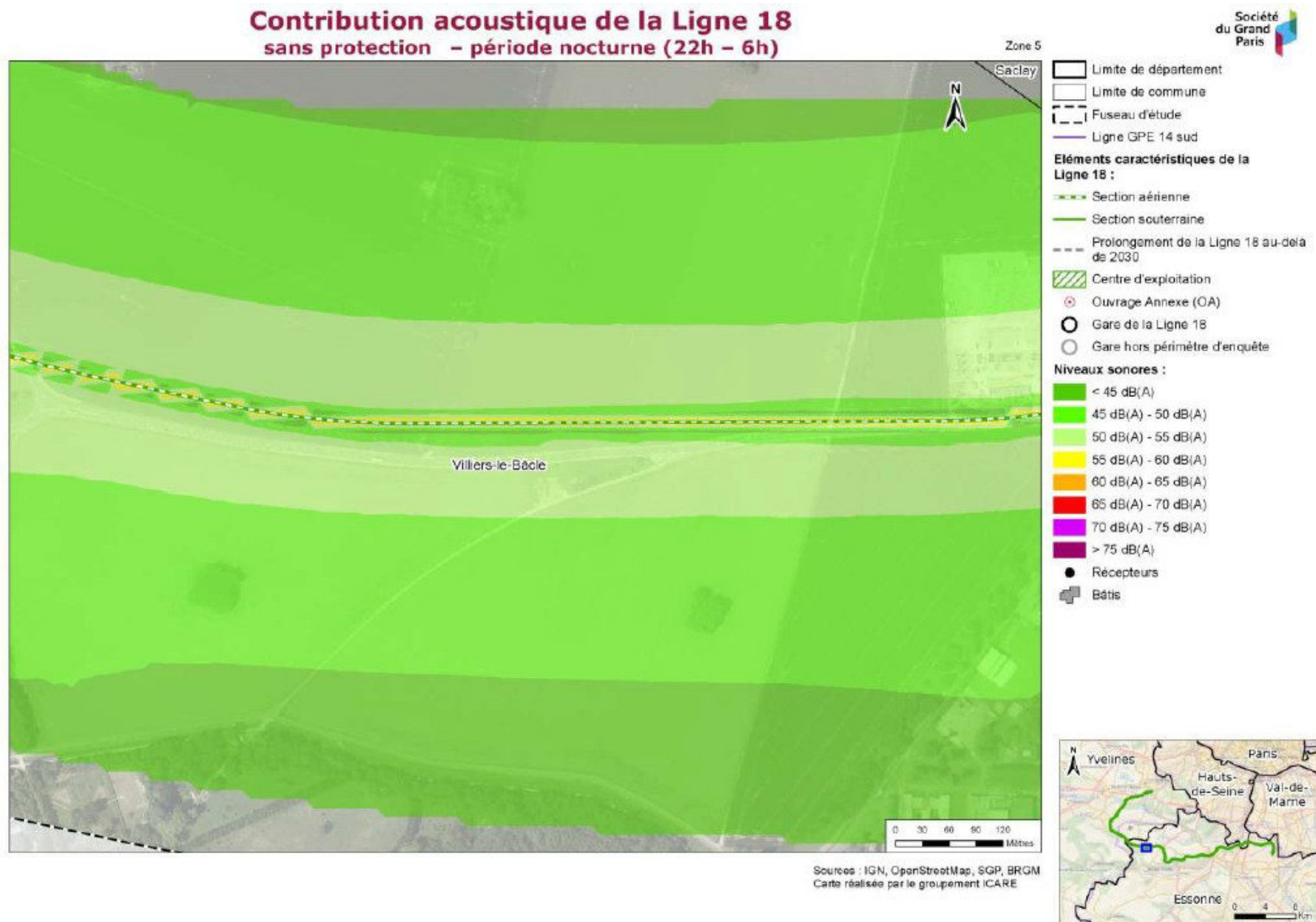


Illustration 29: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

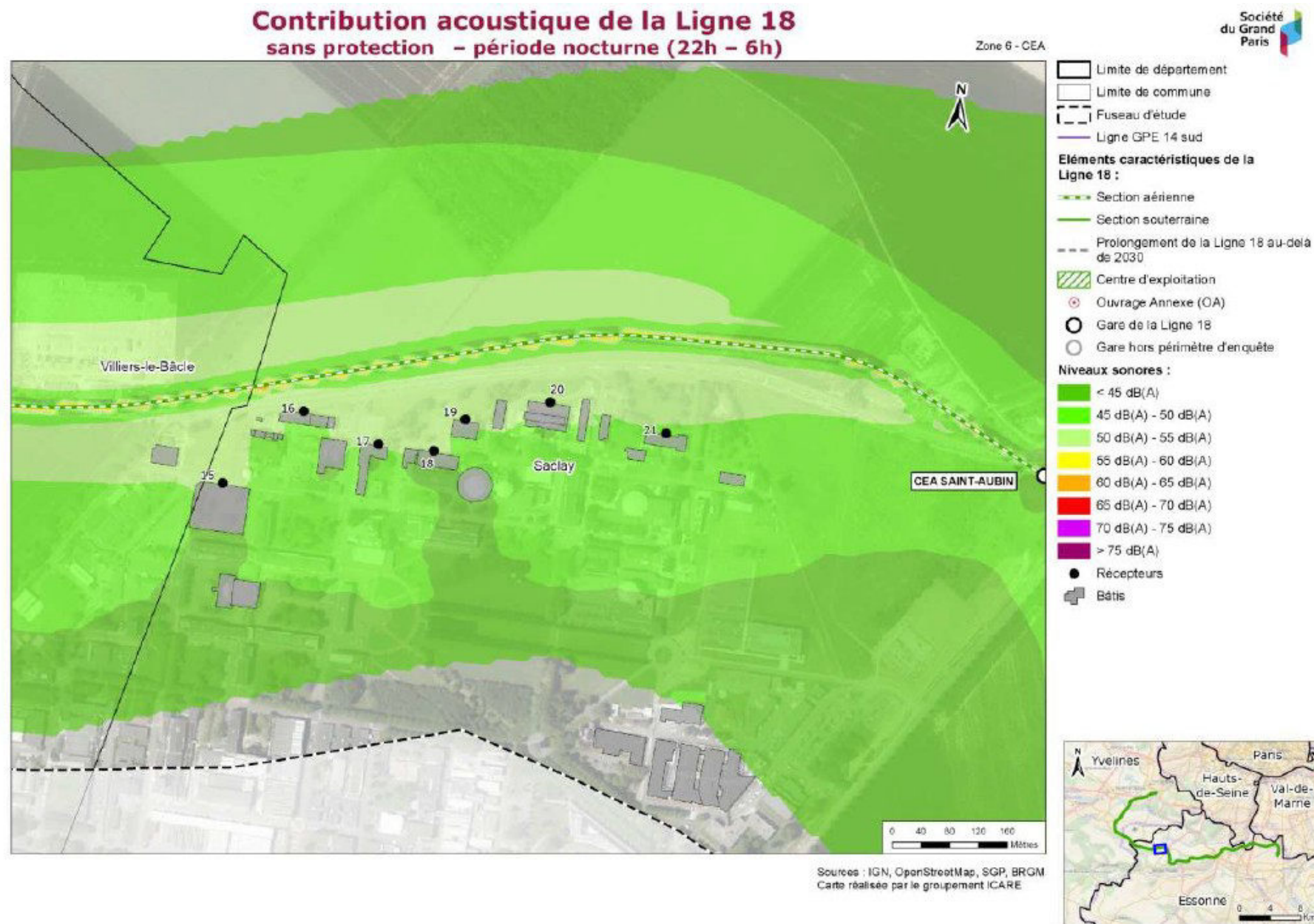


Illustration 30: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

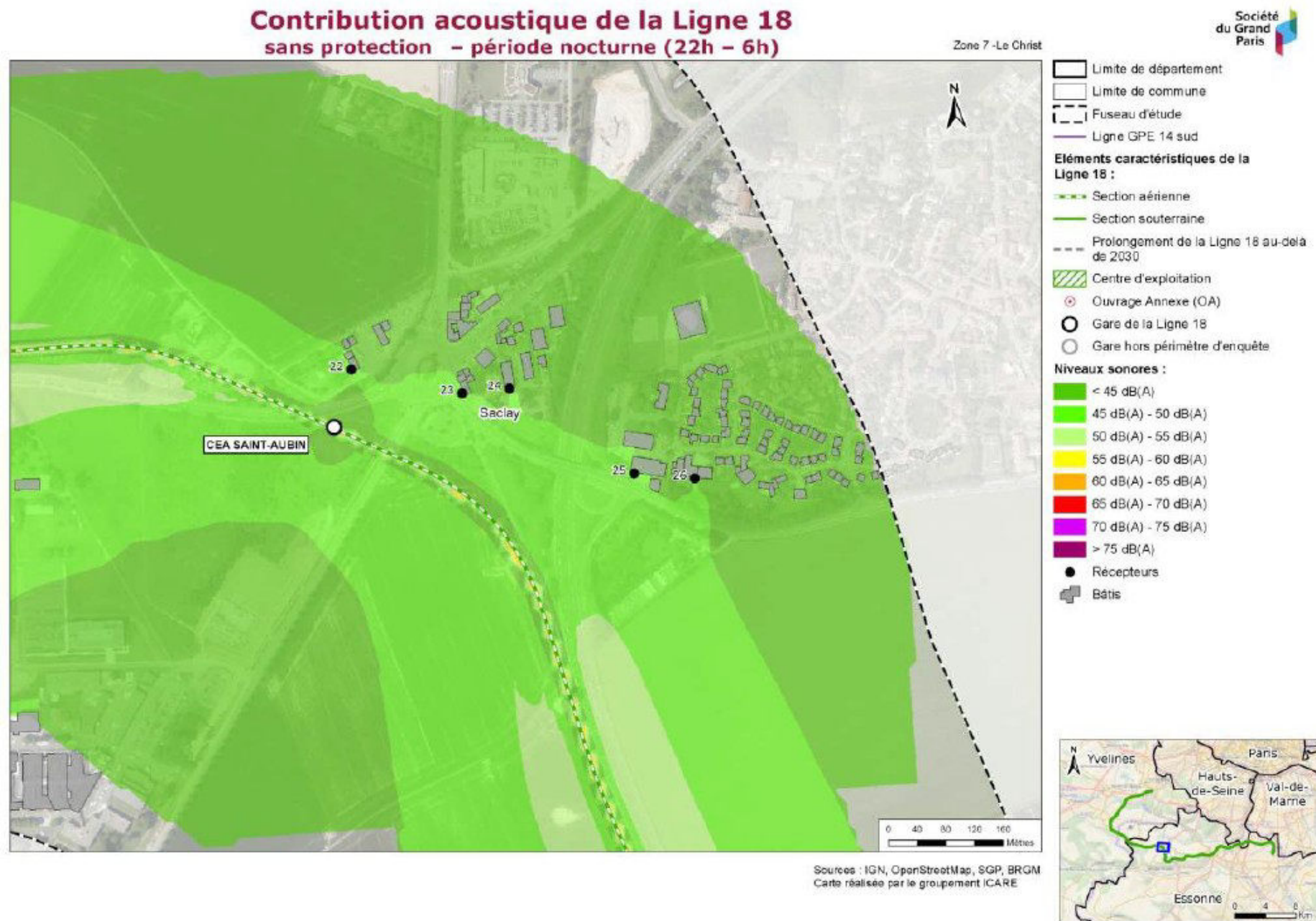


Illustration 31: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période nocturne (22h – 6h)

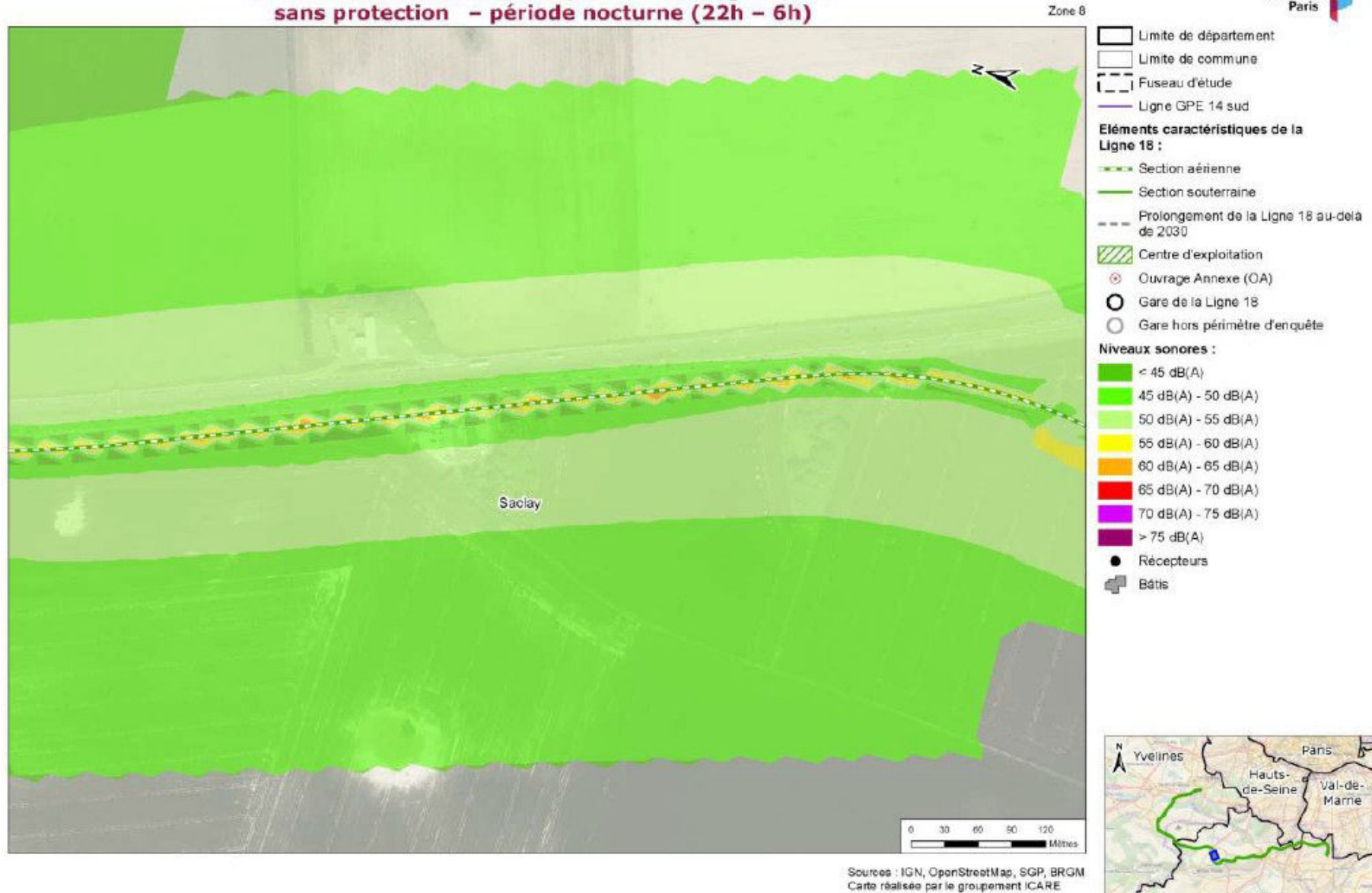


Illustration 32: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période nocturne (22h – 6h)

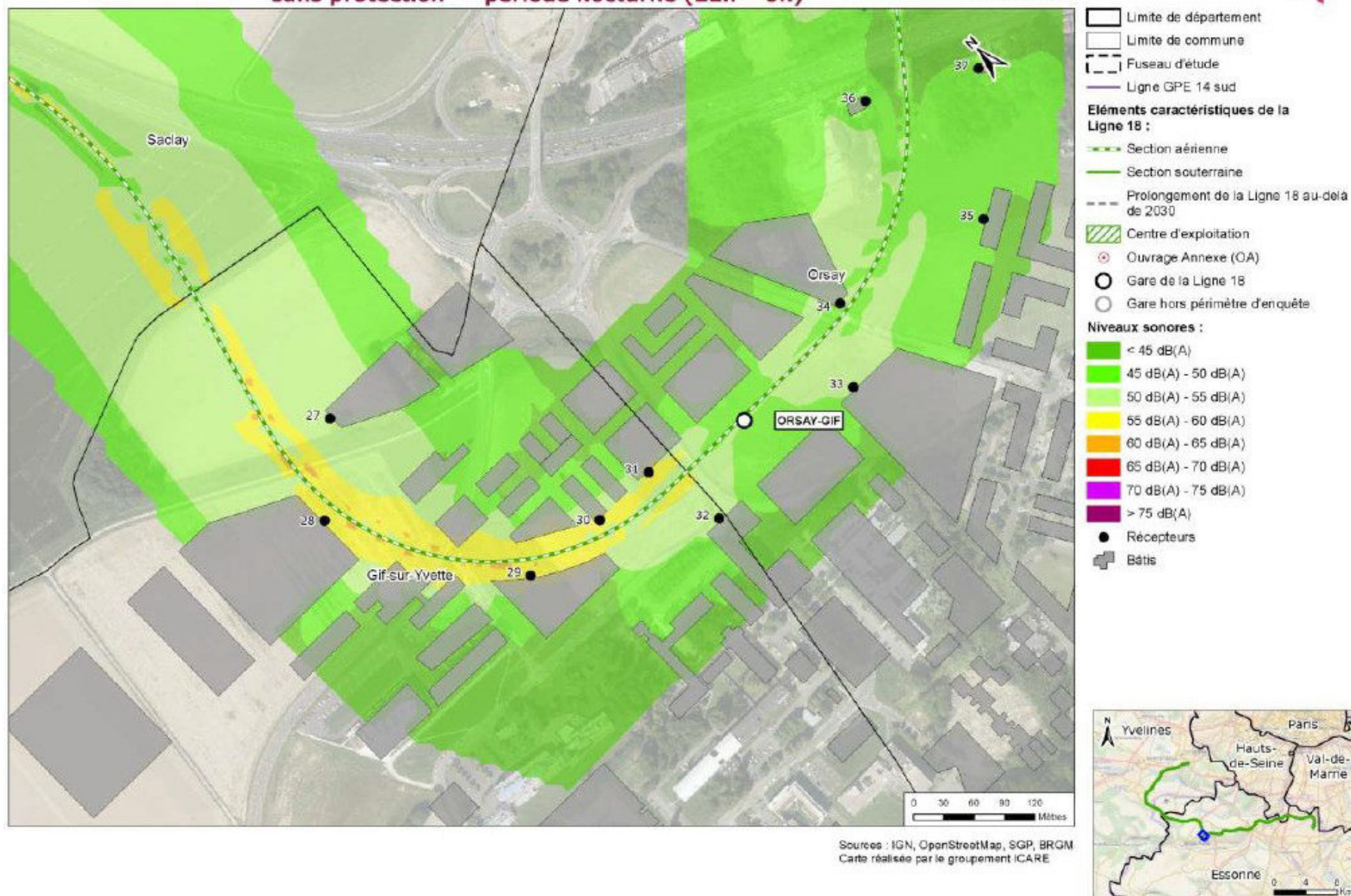


Illustration 33: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

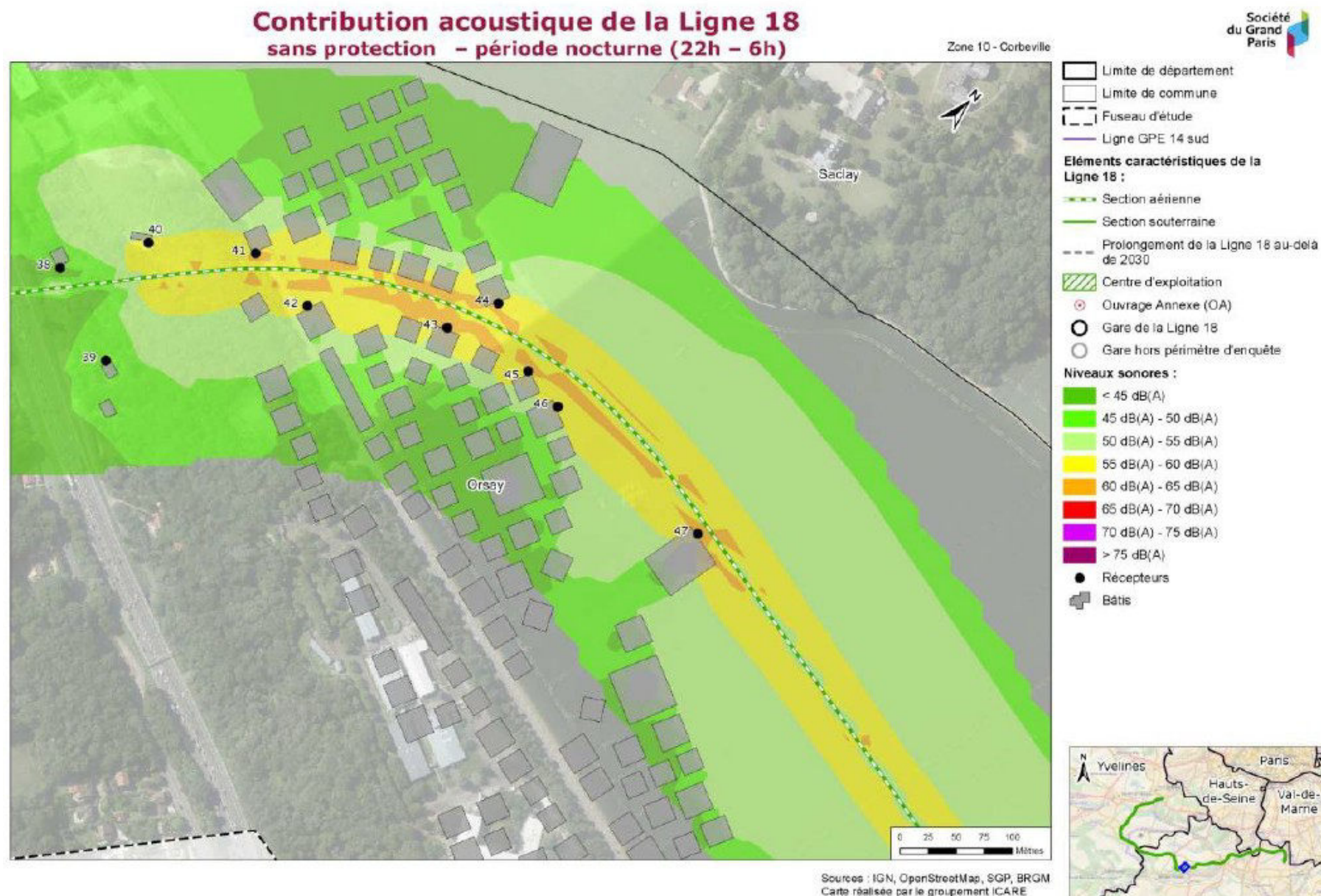


Illustration 34: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

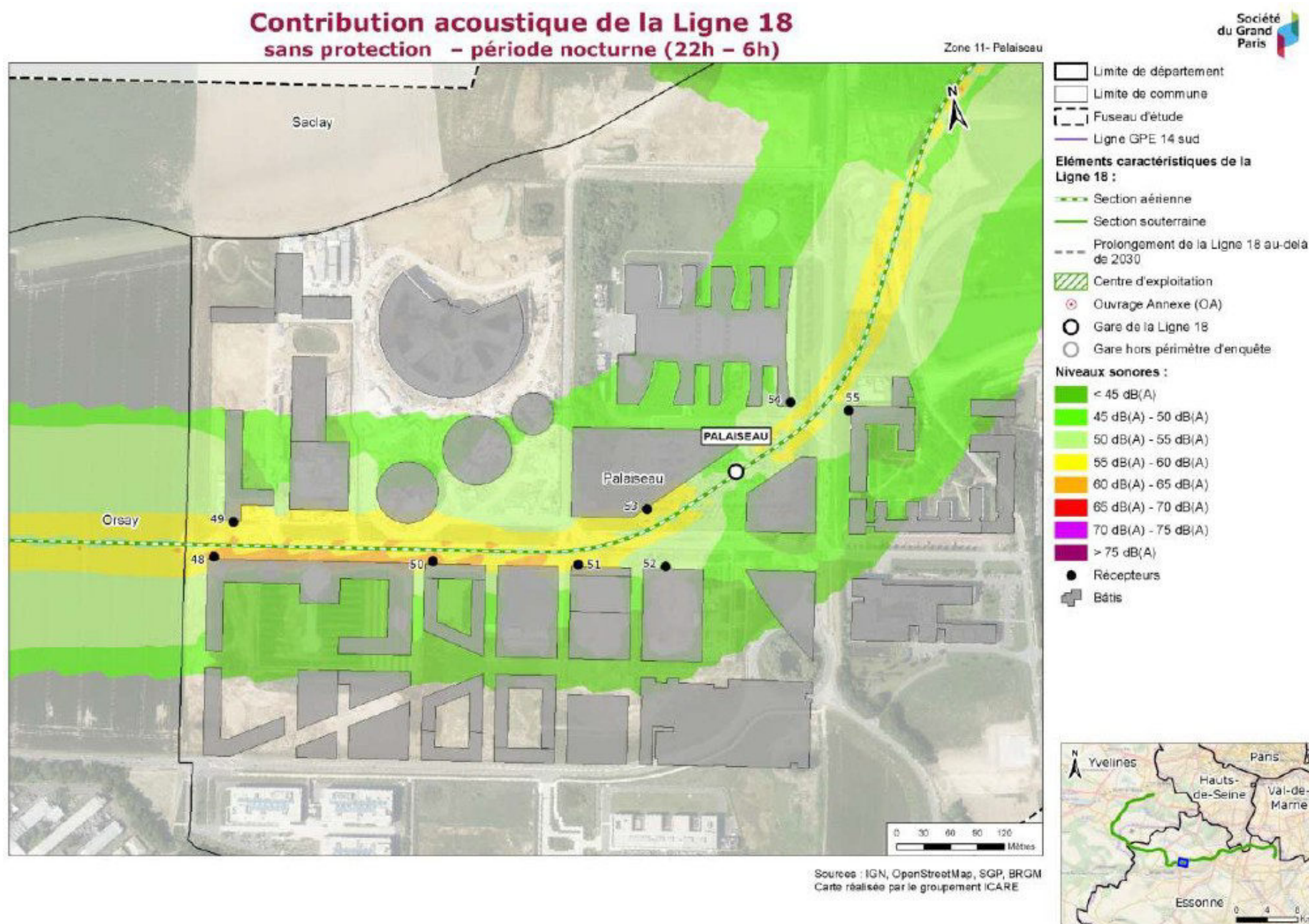


Illustration 35: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période nocturne (22h – 6h)

Société
du Grand
Paris

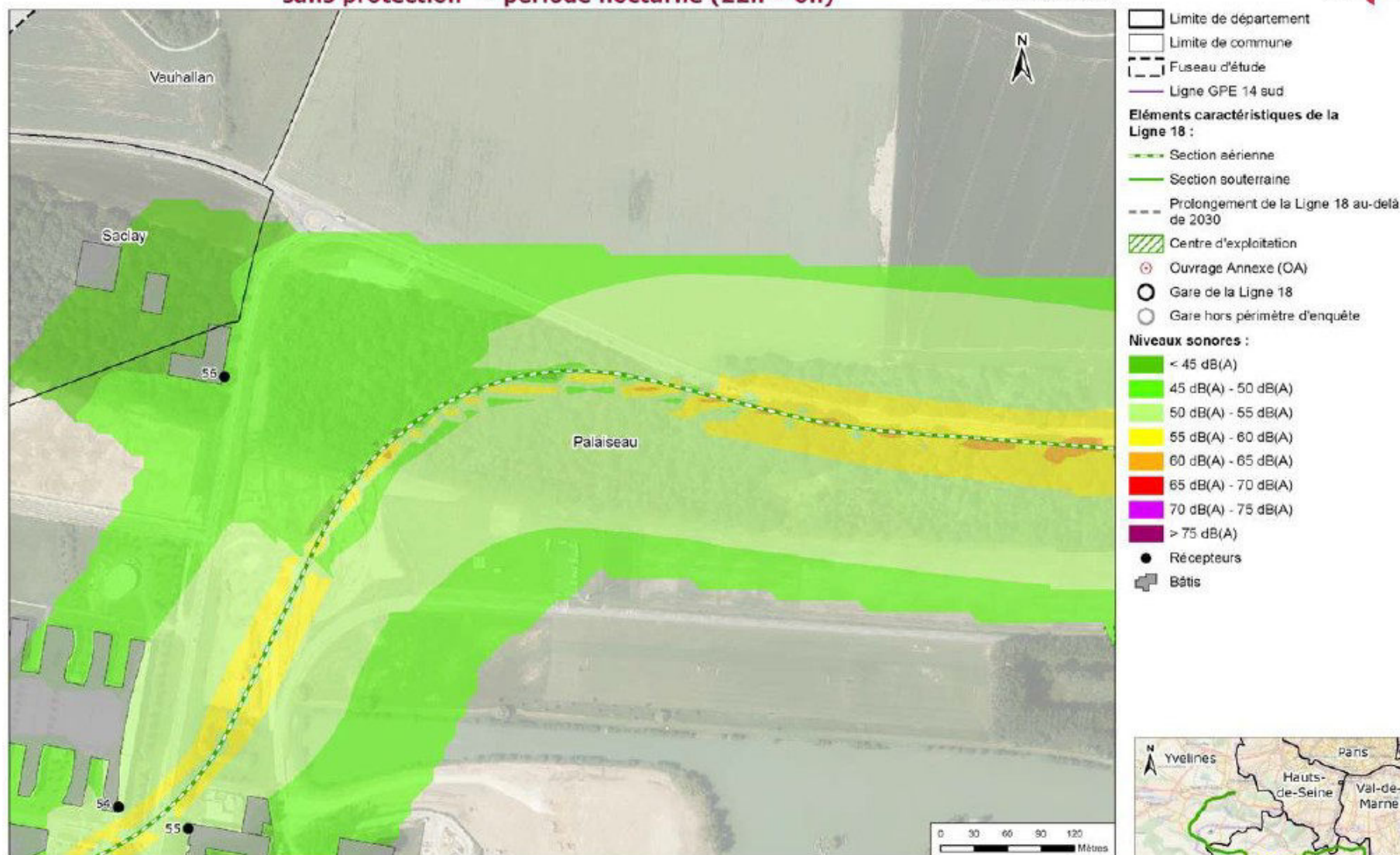


Illustration 36: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Contribution acoustique de la Ligne 18 sans protection – période nocturne (22h – 6h)

Zone 13 - CE + Camille Claudel

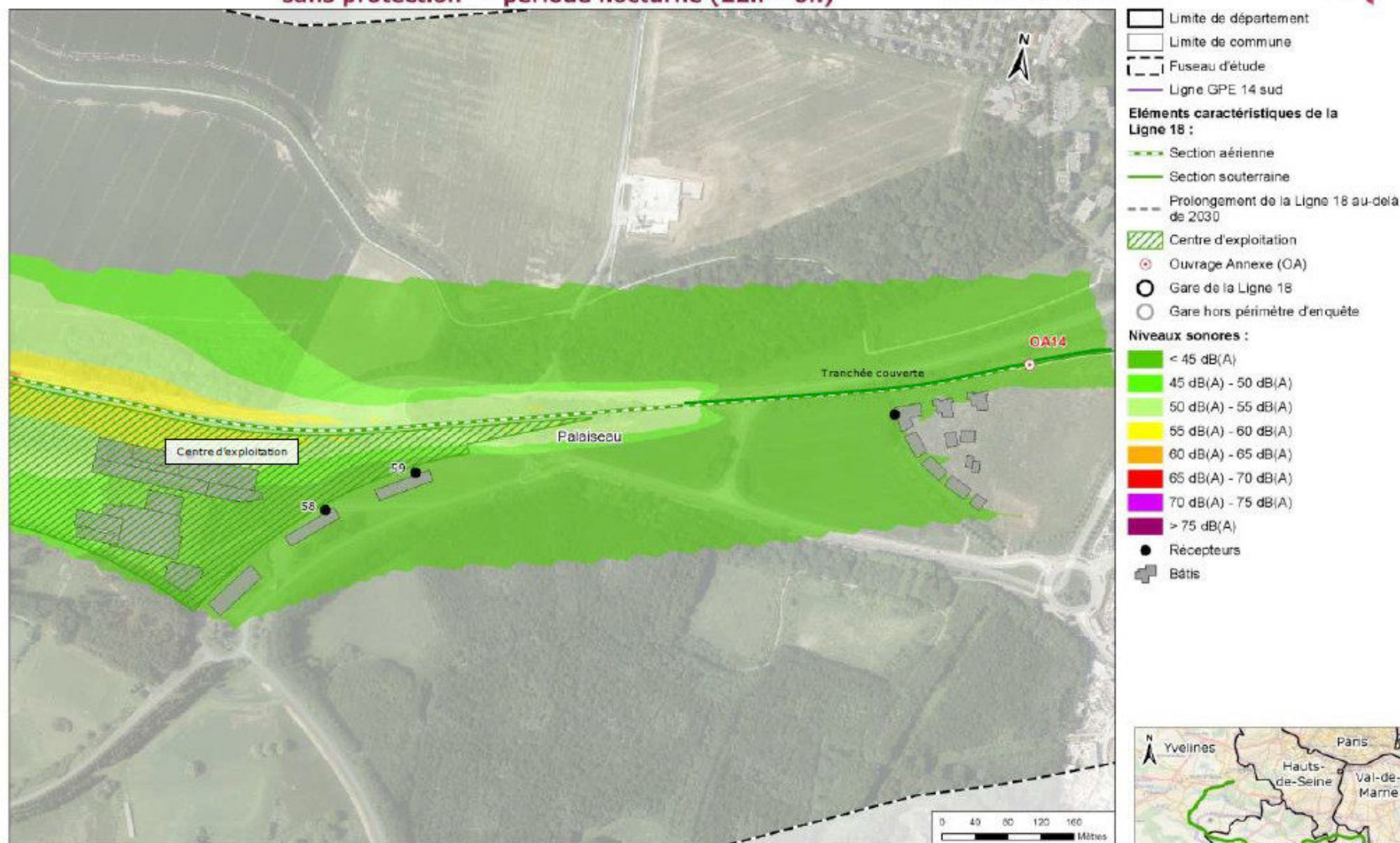


Illustration 37: Carte contribution acoustique de la ligne 18 (source : compléments apportés par la Société du Grand Paris suite à l'avis du 21 février 2018 de l'autorité Environnementale, pièce du dossier de l'enquête publique préalable à l'autorisation environnemental)

Résultats cartographiques de l'étude d'impact acoustique de la future ligne de Tram 12 express

« L'impact acoustique du projet de tram-train a été étudié selon les trois cas réglementaires suivants :

- cas de transformation d'infrastructures ferroviaires existantes (concerne la projet TTME de Massy à la station Petit-Vaux à Epinay-sur-Orge),
- cas de création de voie ferroviaire nouvelle (concerne le projet TTME d'Epinaysur- Orge à Evry et la voie fret à Massy)
- Cas de transformation d'infrastructures routières existantes (concerne l'avenue Delouvrier et Boulevard Mitterrand à Courcouronnes). » (extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable : étude d'impact sur l'environnement, chapitre 5)

L'étude d'impact acoustique a été réalisée pour deux hypothèses de trafic, différentes par la fréquence des trains.

Nombre de tram-train sur la période diurne (6h-22h)	152
Nombre de tram-train sur la période nocturne (22h-6h)	32

Illustration 38: Hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

Nombre de tram-train sur la période diurne (6h-22h)	176
Nombre de tram-train sur la période nocturne (22h-6h)	24

Illustration 39: Hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

Cas de transformation d'infrastructures ferroviaire : Massy à Epinay sur Orge

	Repère	Commune	Zone d'ambiance sonore de jour	L _{éq} , Train (6h-22h)		Δ (Après-Avant) Critère significatif	Objectif en cas d'augmentation de plus de 2 dB(A)	Respect des objectifs réglementaires	Protection acoustique envisagée
				Avant Projet TTME	Après Projet TTME - Hypothèse A				
Cas de transformation d'infrastructure ferroviaire	PF1	Champlan	non modérée	61.2	58.4	-2.8	Tn5	-	-
	PF2	Chily-Mazarin	modérée	61.6	58.8	-2.8	Tn5	-	-
	PF3	Chily-Mazarin	modérée	61.3	58.5	-2.8	Tn5	-	-
	PF4	Epinay-sur-Orge	modérée	56.6	56.8	0.2	Tn5	-	-
	PF5	Epinay-sur-Orge	modérée	53.9	47.9	-6.0	Tn5	-	-
	Pr1	Massy	modérée	50.5	49.4	-1.1	Tn5	-	-

Illustration 40: Résultat des calculs de jour au droit des points de mesures ferroviaire pour l'hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable annexes : études d'impact acoustique)

				L _{Aeq, Train} (22h-6h)		Δ (Après-Avant) Critère significatif	Objectif en cas d'augmentation de plus de 2 dB(A)	Respect des objectifs réglementaires	Protection acoustique envisagée
Repère	Commune	Zone d'ambiance sonore de nuit	Avant Projet TTME	Après Projet TTME - Hypothèse A					
Cas de transformation d'infrastructure ferroviaire	PF1	Champlan	modérée	52.5	54.7	2.2	58	Oui	-
	PF2	Chily-Mazarin	modérée	53.0	55.1	2.1	58	Oui	-
	PF3	Chily-Mazarin	modérée	52.7	54.7	2.0	58	Oui	-
	PF4	Epinay-sur-Orge	modérée	47.9	53.1	5.2	58	Oui	-
	PF5	Epinay-sur-Orge	modérée	43.1	44.2	1.1	Tn5	-	-
	Pr1	Massy	modérée	42.0	45.7	3.7	58	Oui	-

Illustration 41: Résultats de calcul de nuit au droit de points de mesures ferroviaire hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

			L _{den, Train} (6h-22h)		Δ (Après-Avant) Critère significatif	Objectif en cas d'augmentation de plus de 2 dB(A)	Respect des objectifs réglementaires	Protection acoustique envisagée	
Repère	Commune	Zone d'ambiance sonore de jour	Avant Projet TTME	Après Projet TTME - Hypothèse B					
Cas de transformation d'infrastructure ferroviaire	PF1	Champlan	non modérée	61.2	59.0	-2.2	Tn5	-	-
	PF2	Chilly-Mazarin	modérée	61.6	59.4	-2.2	Tn5	-	-
	PF3	Chilly-Mazarin	modérée	61.3	59.1	-2.2	Tn5	-	-
	PF4	Epinay-sur-Orge	modérée	56.6	57.5	0.9	Tn5	-	-
	PF5	Epinay-sur-Orge	modérée	53.9	48.5	-5.4	Tn5	-	-
	Pr1	Massy	modérée	50.5	50.0	-0.5	Tn5	-	-

Illustration 42: Résultats de calcul de jour au droit des points de mesures ferroviaires hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

			L _{Aeq, Train} (22h-6h)		Δ (Après-Avant) Critère significatif	Objectif en cas d'augmentation de plus de 2 dB(A)	Respect des objectifs réglementaires	Protection acoustique envisagée	
Repère	Commune	Zone d'ambiance sonore de nuit	Avant Projet TTME	Après Projet TTME - Hypothèse B					
Cas de transformation d'infrastructure ferroviaire	PF1	Champlan	modérée	52.5	53.5	1.0	TnS	-	-
	PF2	Chily-Mazarin	modérée	53.0	53.8	0.8	TnS	-	-
	PF3	Chily-Mazarin	modérée	52.7	53.5	0.8	TnS	-	-
	PF4	Epinay-sur-Orge	modérée	47.9	51.9	4.0	58	Oui	-
	PF5	Epinay-sur-Orge	modérée	43.1	42.9	-0.2	TnS	-	-
	Pr1	Massy	modérée	42.0	44.4	2.4	58	Oui	-

Illustration 43: Résultats des calculs de nuits au droit des points de mesures ferroviaires hypothèse B (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

Cas de création d'infrastructure ferroviaire : d'Epinay-sur-Orge à Evy

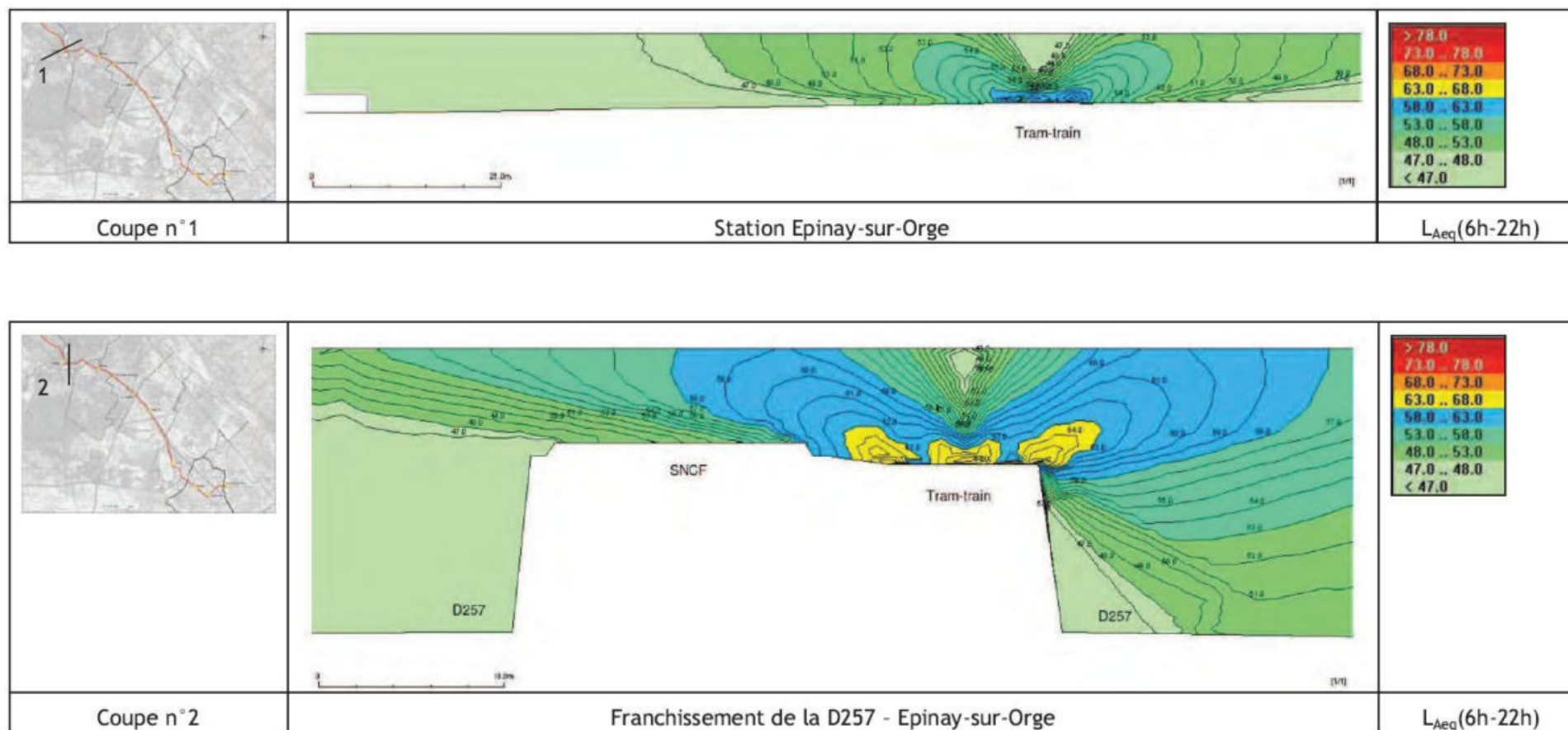


Illustration 44: Cartes isophones verticales de jour pour la station d'Epinay-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

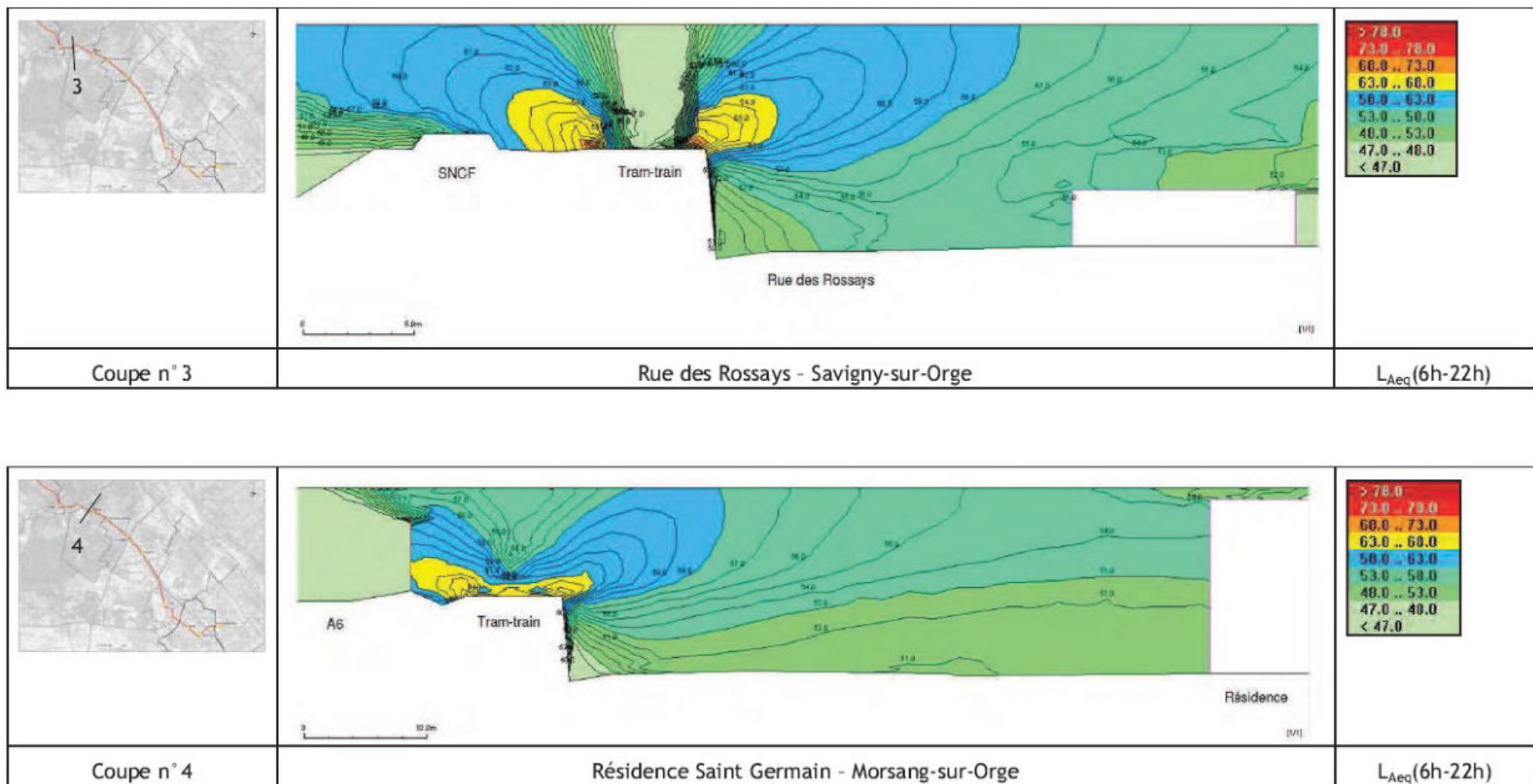


Illustration 45: Cartes isophones verticales de jour pour les stations de Savigny-sur-Orge et Morang-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

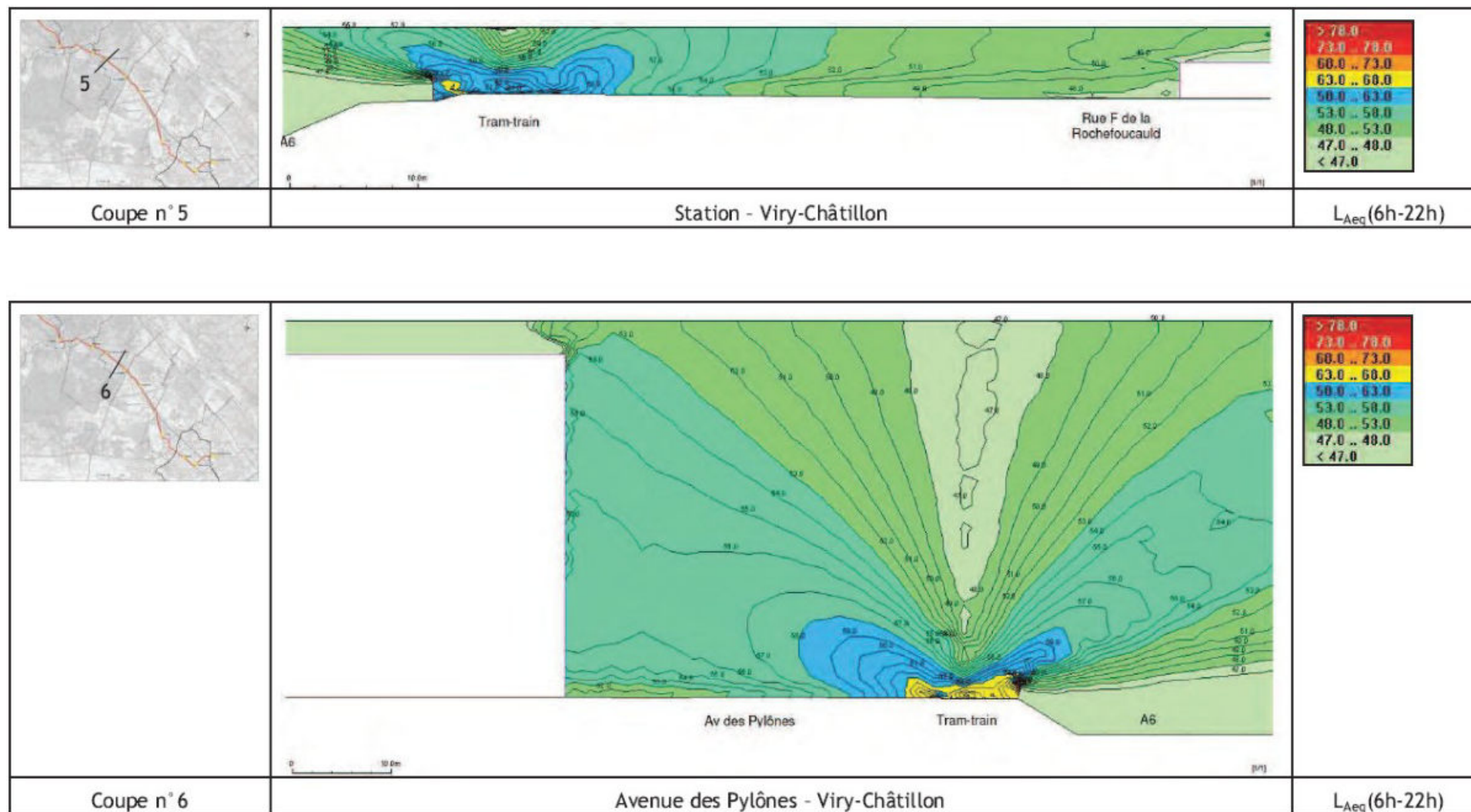


Illustration 46: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Viry-Châtillon pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

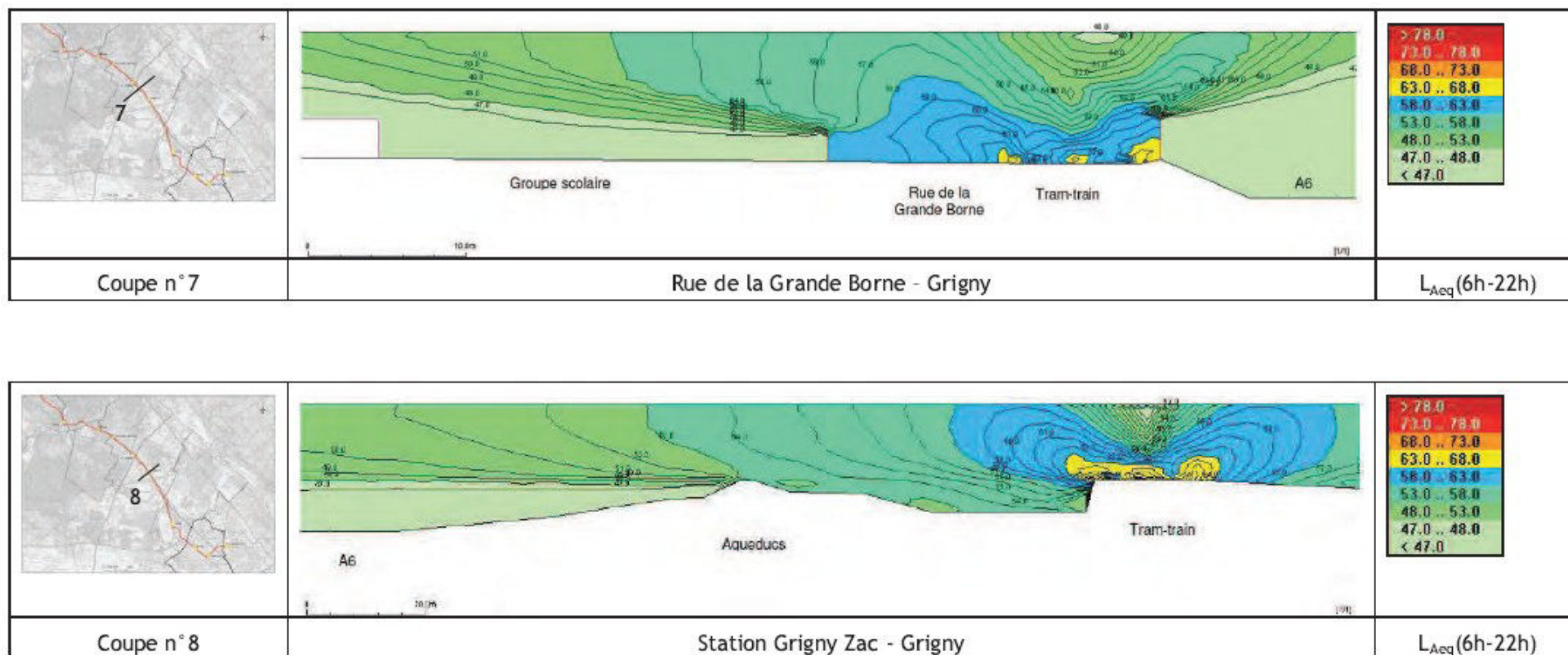


Illustration 47: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Grigny pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

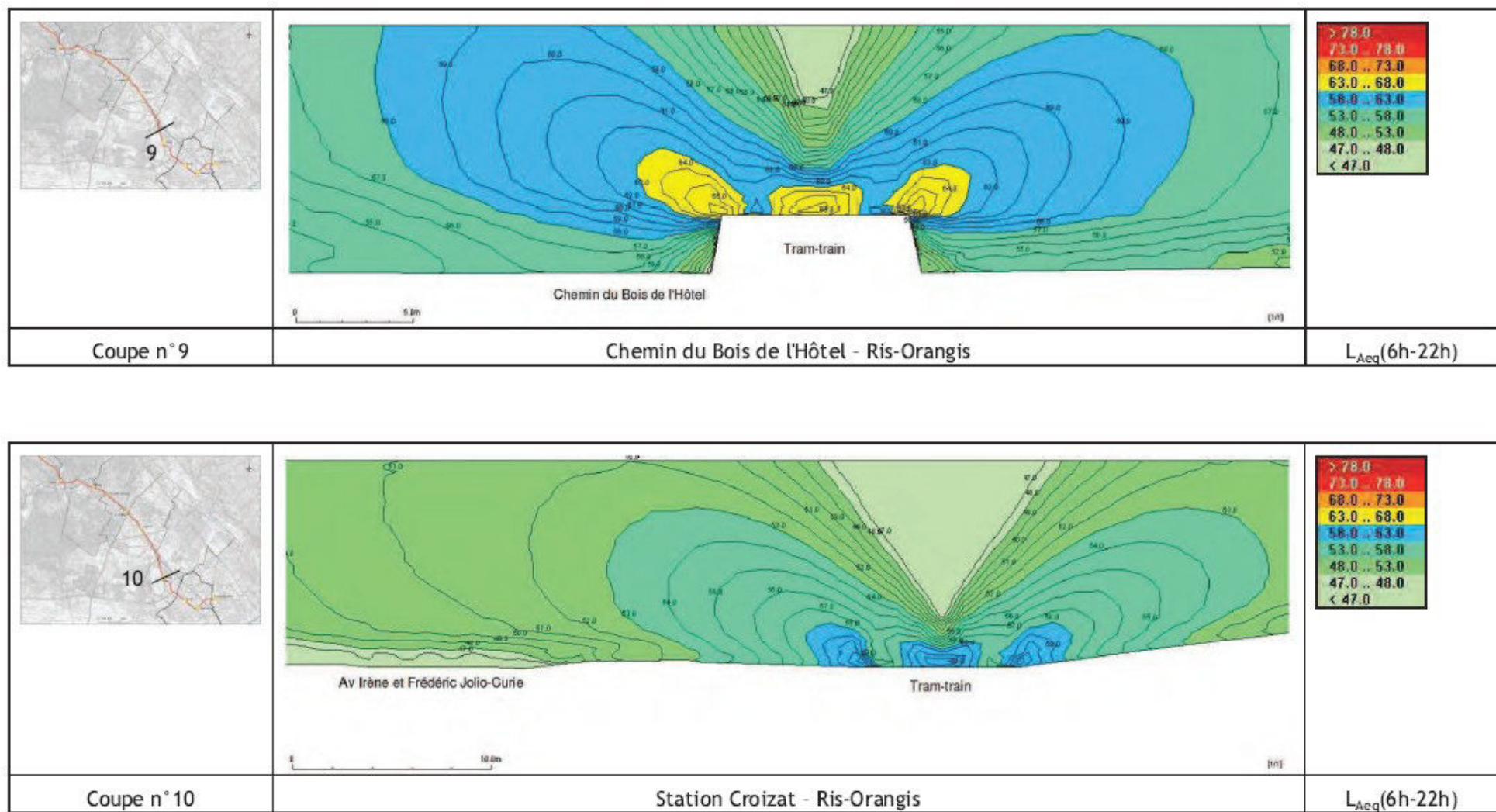


Illustration 48: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Ris-Orangis pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

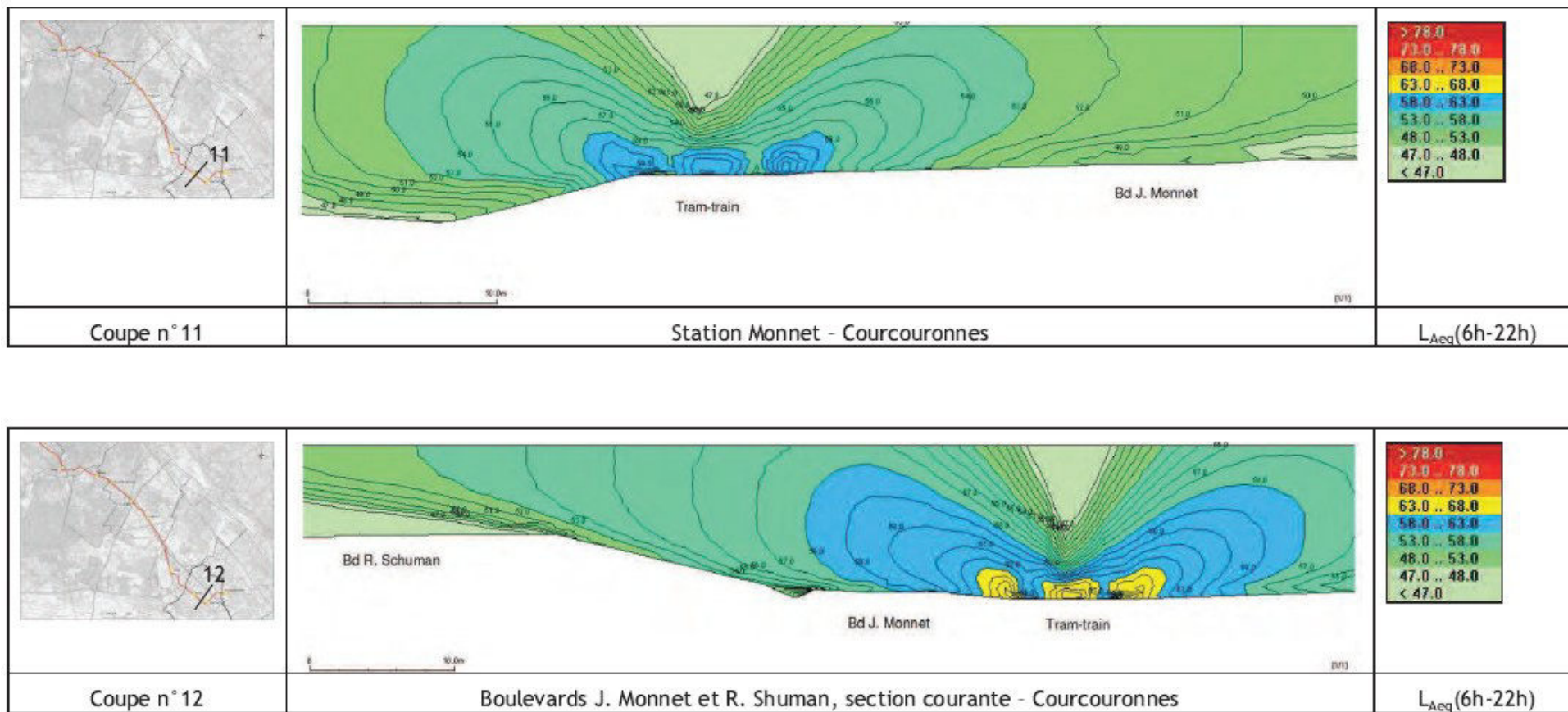


Illustration 49: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

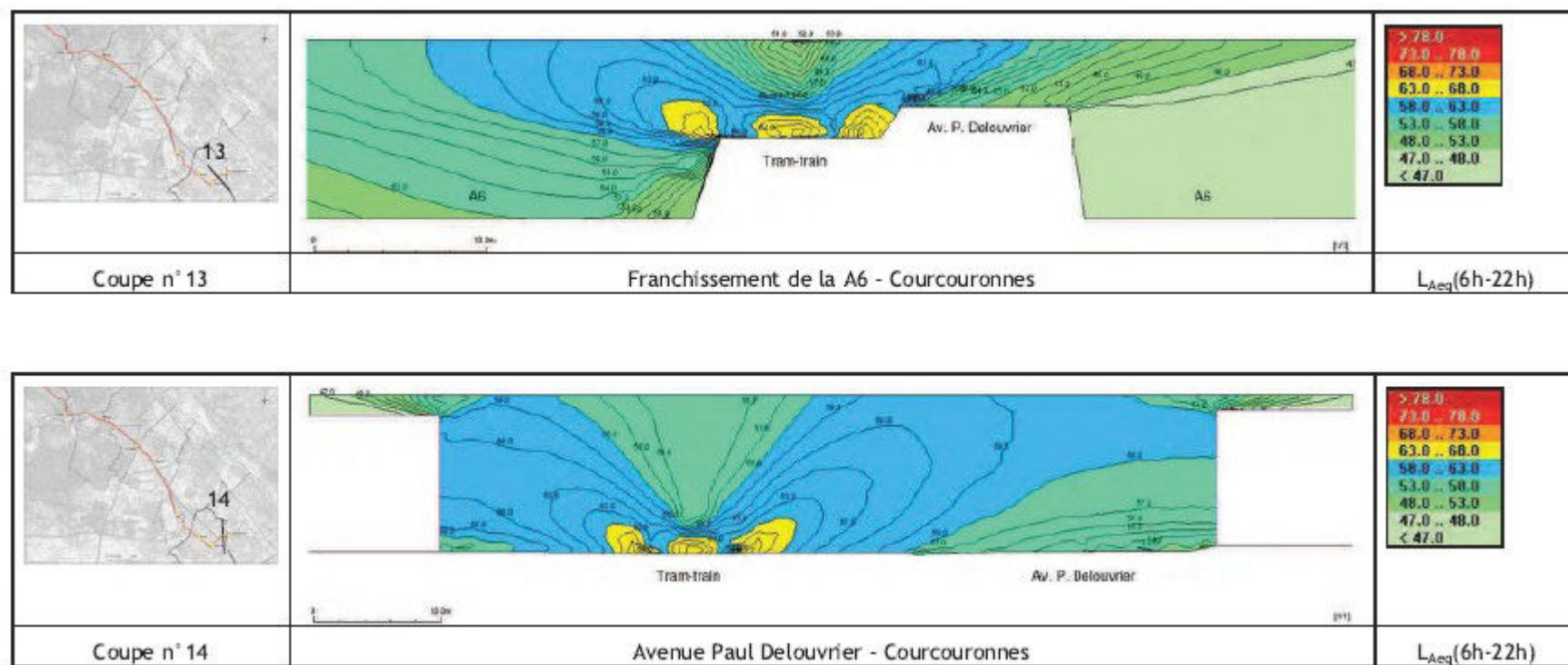


Illustration 50: Cartes isophones verticales de jour pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

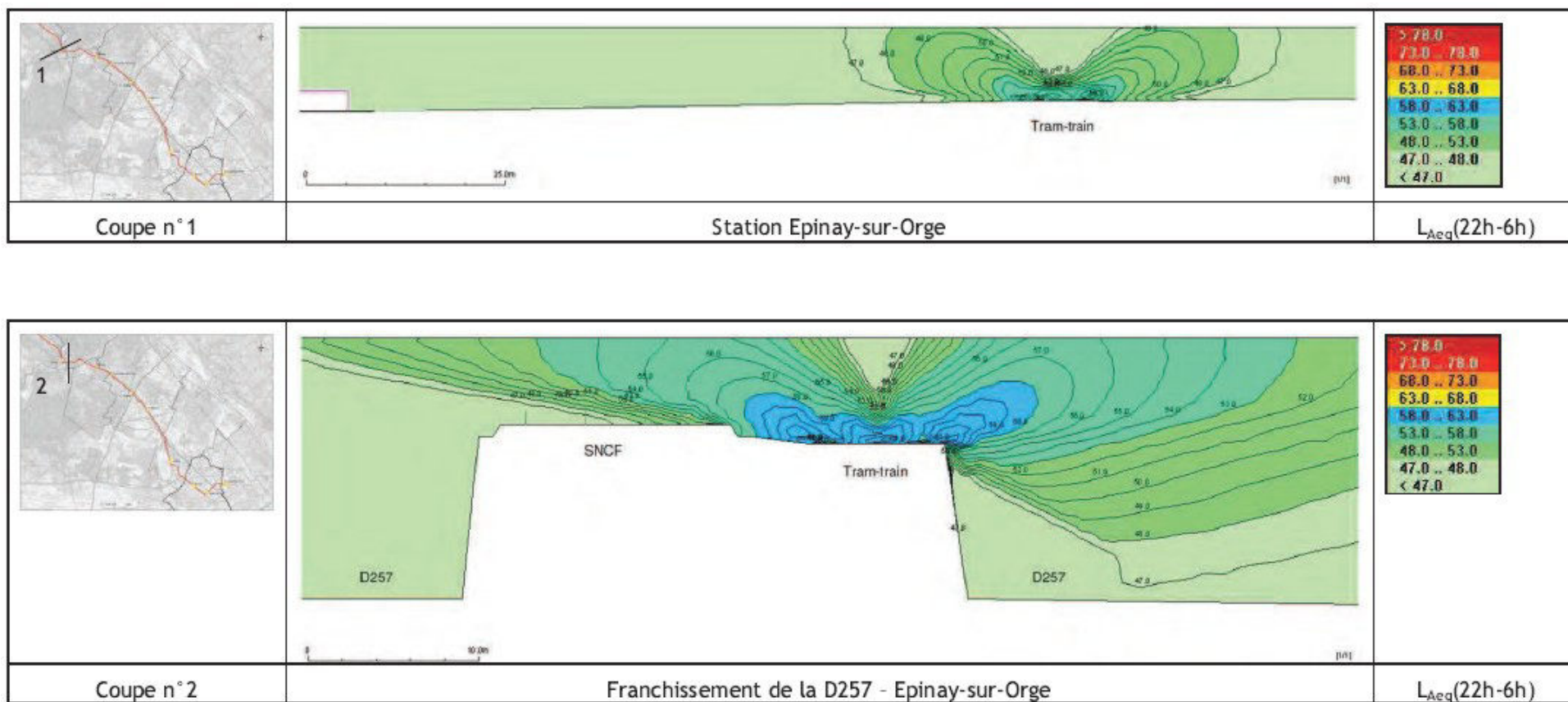


Illustration 51: Cartes isophones verticales de nuit pour la station d'Epinay-sur-Orge hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : étude d'impact acoustique)

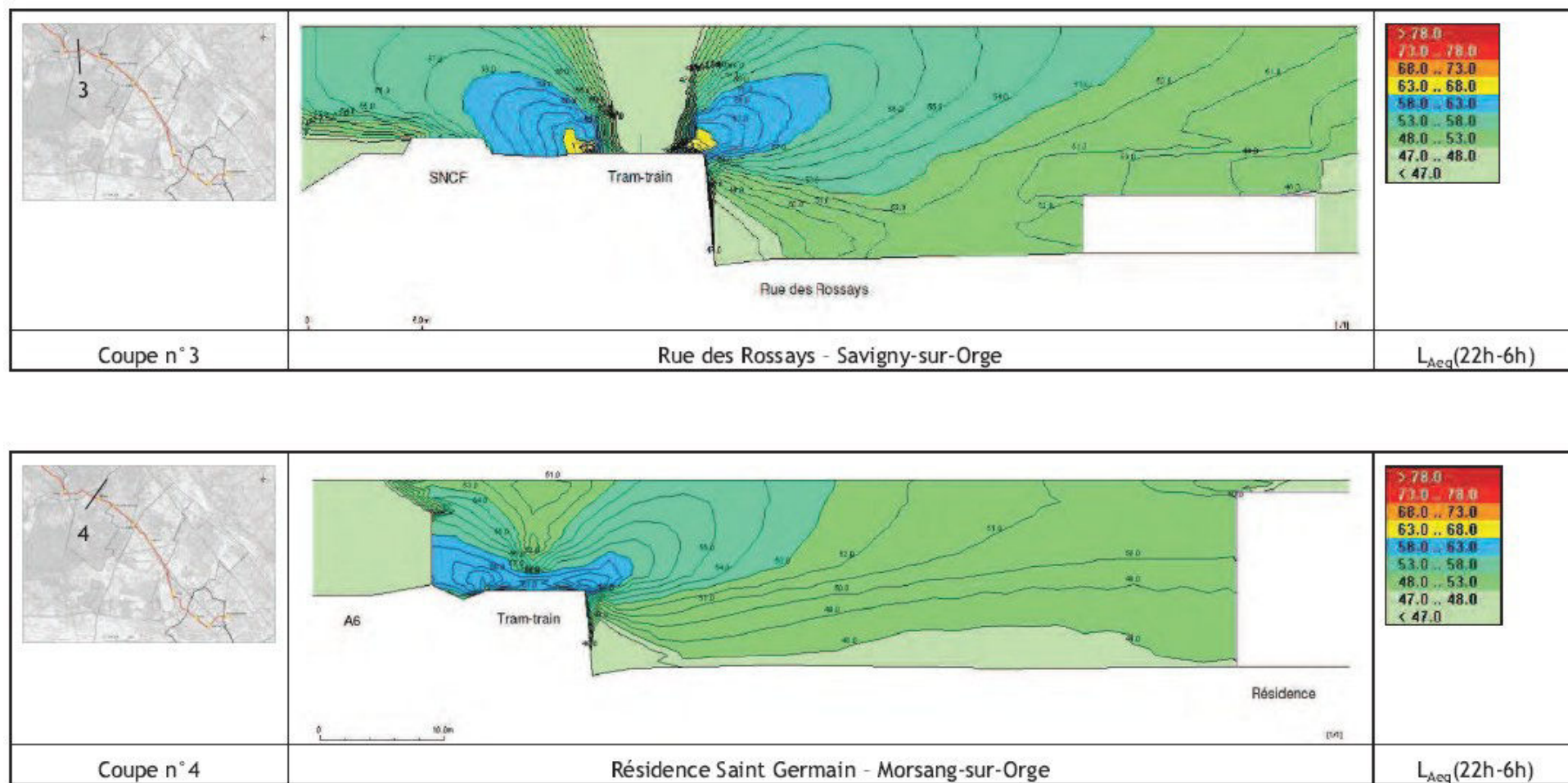


Illustration 52: Cartes isophones verticales de nuit pour les stations de Savigny-sur-Orge et Morang-sur-Orge pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

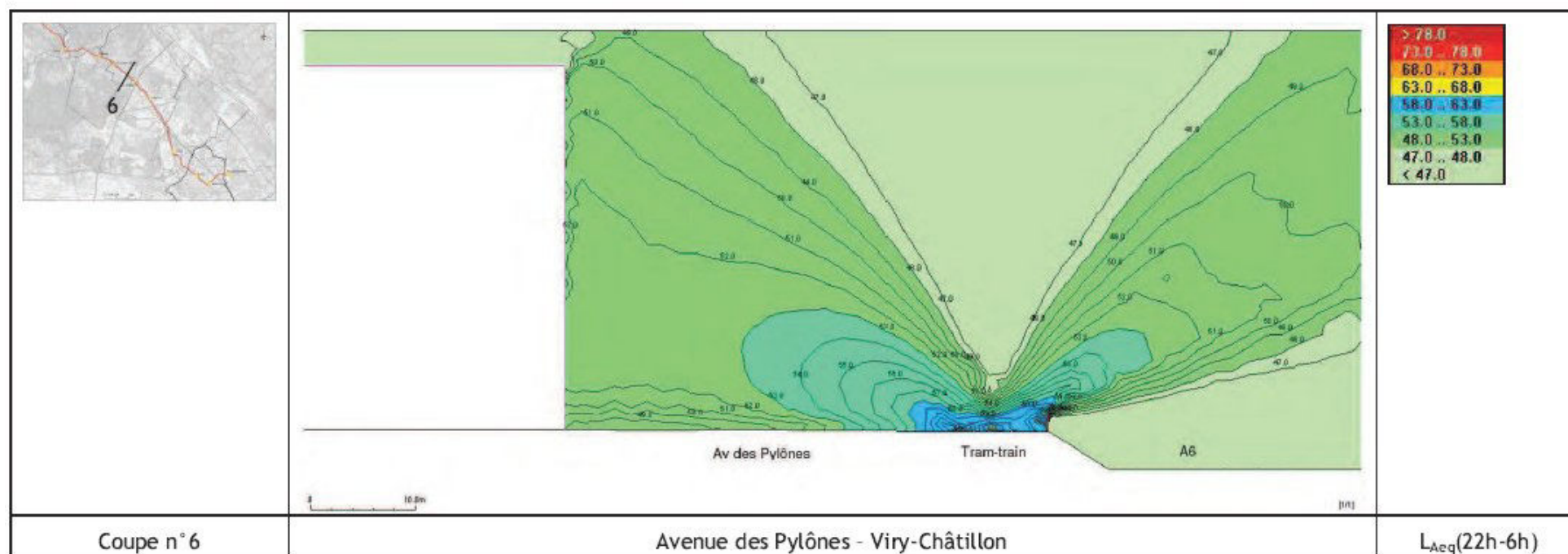
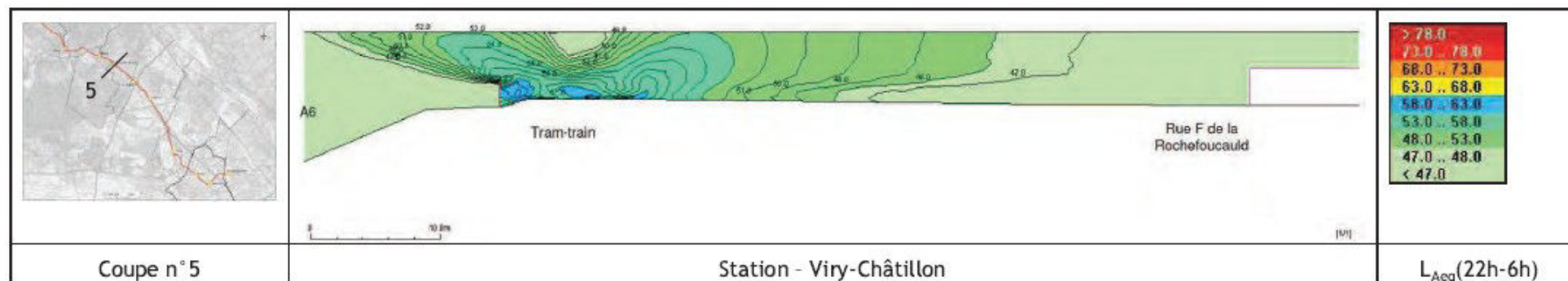


Illustration 53: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Viry-Châtillon pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

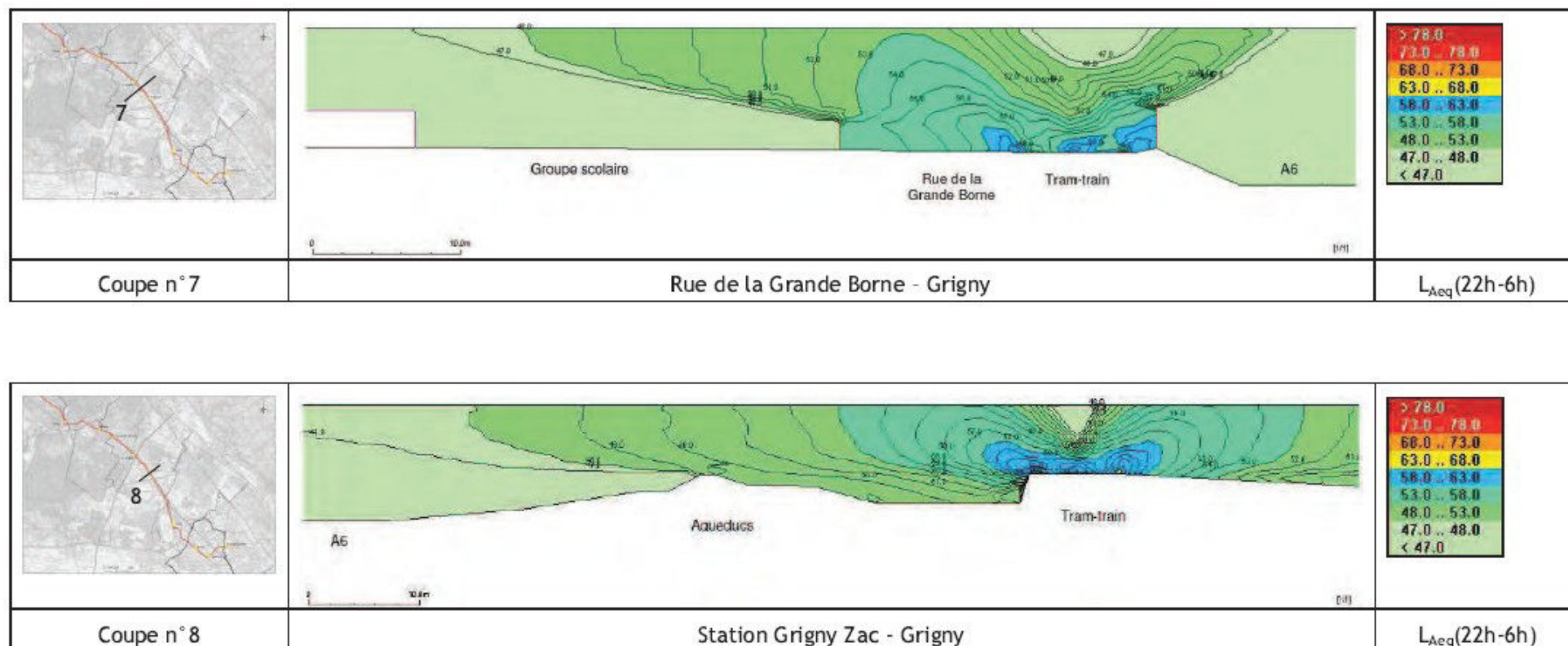


Illustration 54: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Grigny pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

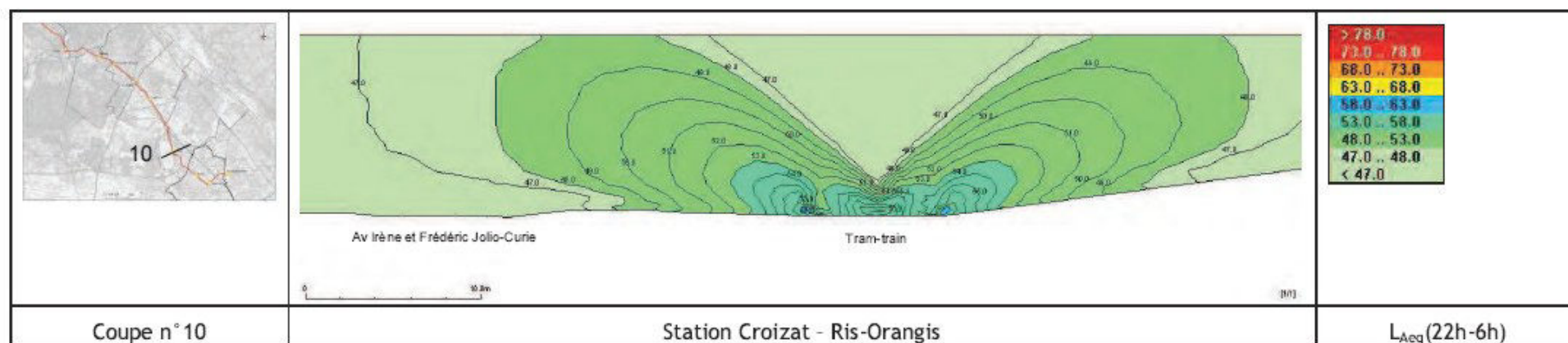
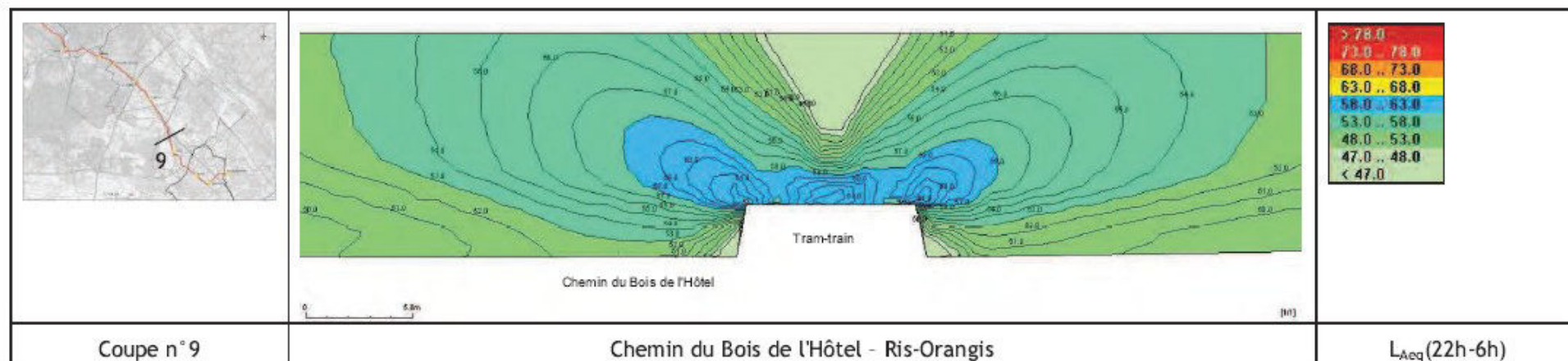


Illustration 55: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Ris-Orangis pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

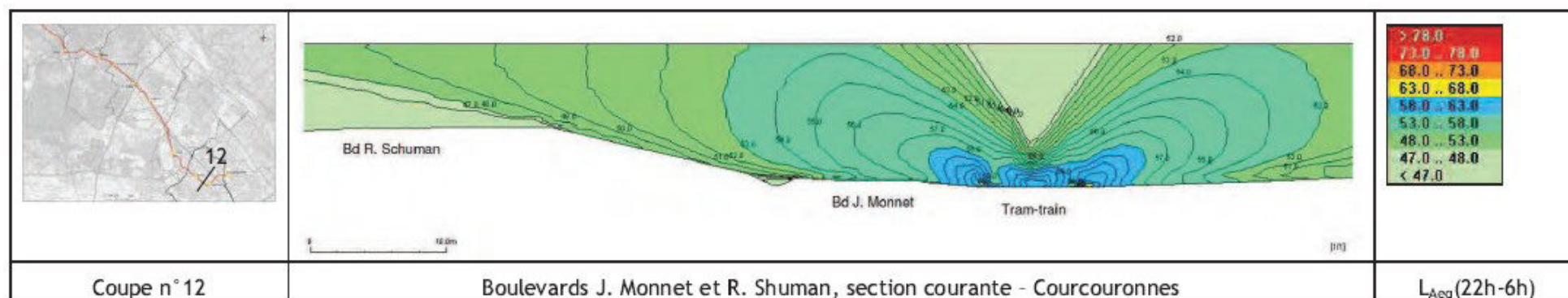
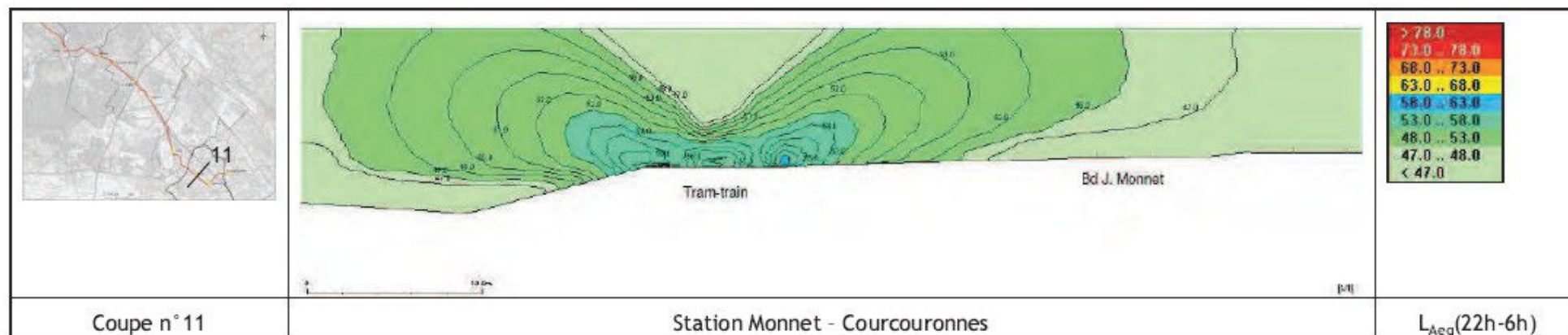


Illustration 56: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

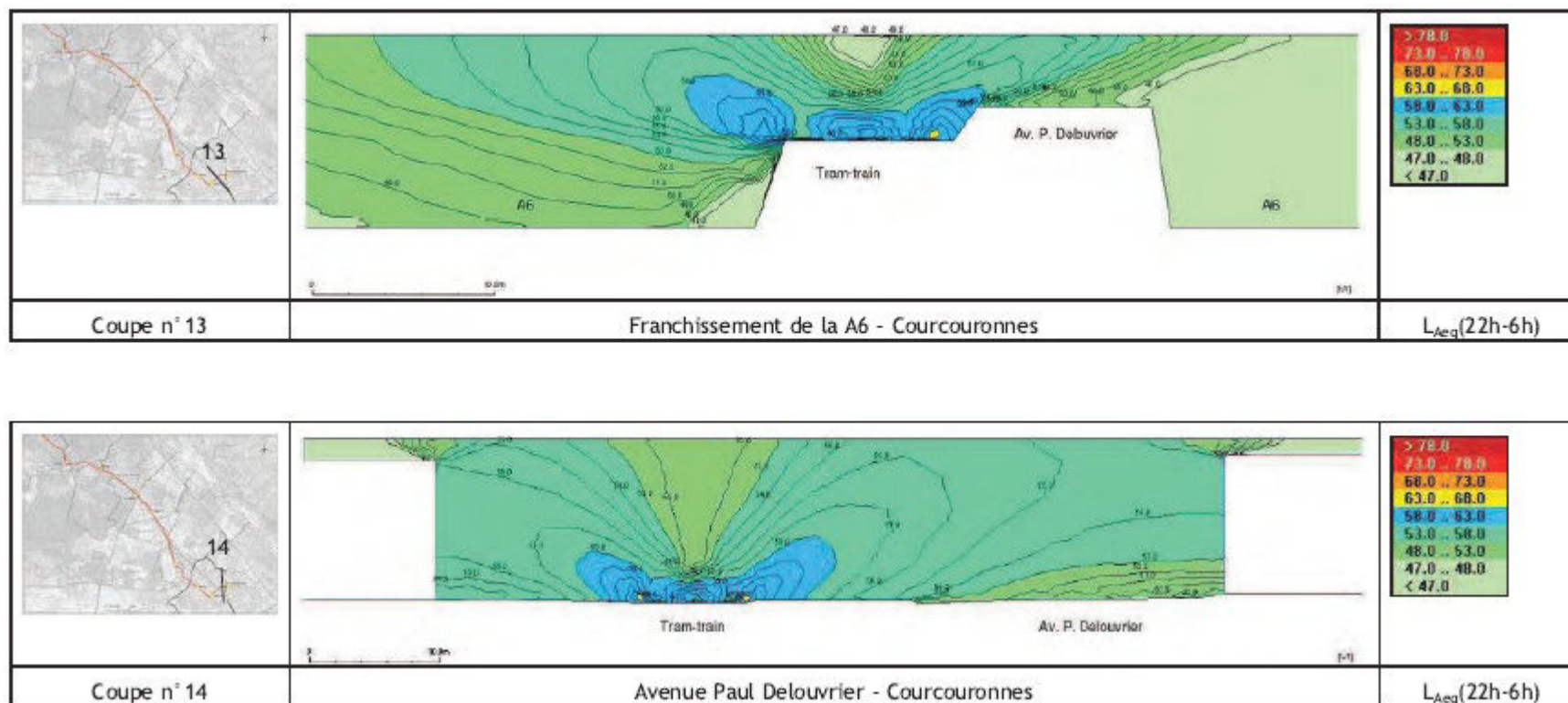
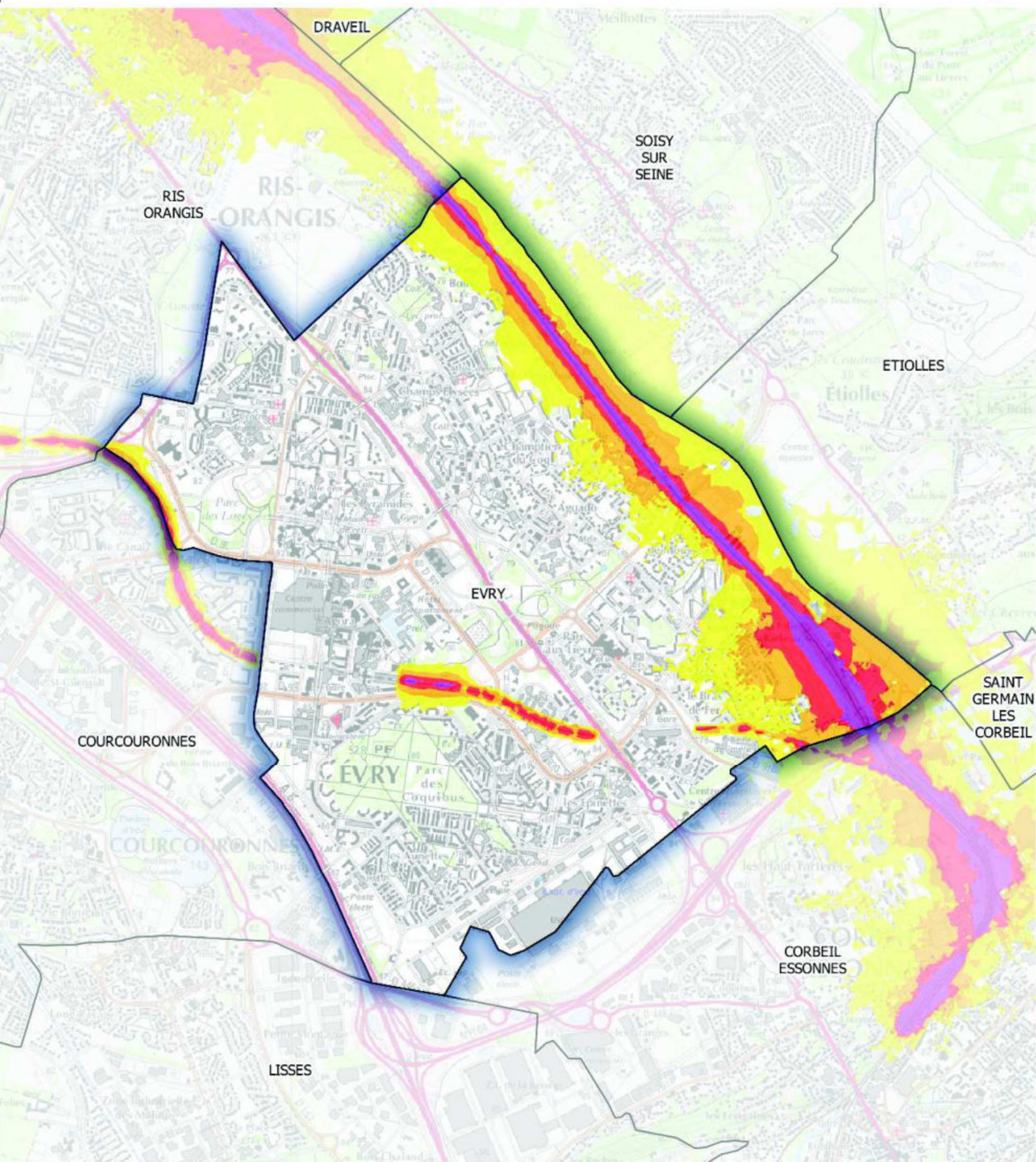


Illustration 57: Cartes isophones verticales de nuit pour la station de Courcouronnes pour hypothèse A (source : extrait de la pièce F du dossier d'enquête publique préalable, annexes : études d'impact acoustique)

Carte de type A (Lden) Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an Estimation du bruit sur 24 heures



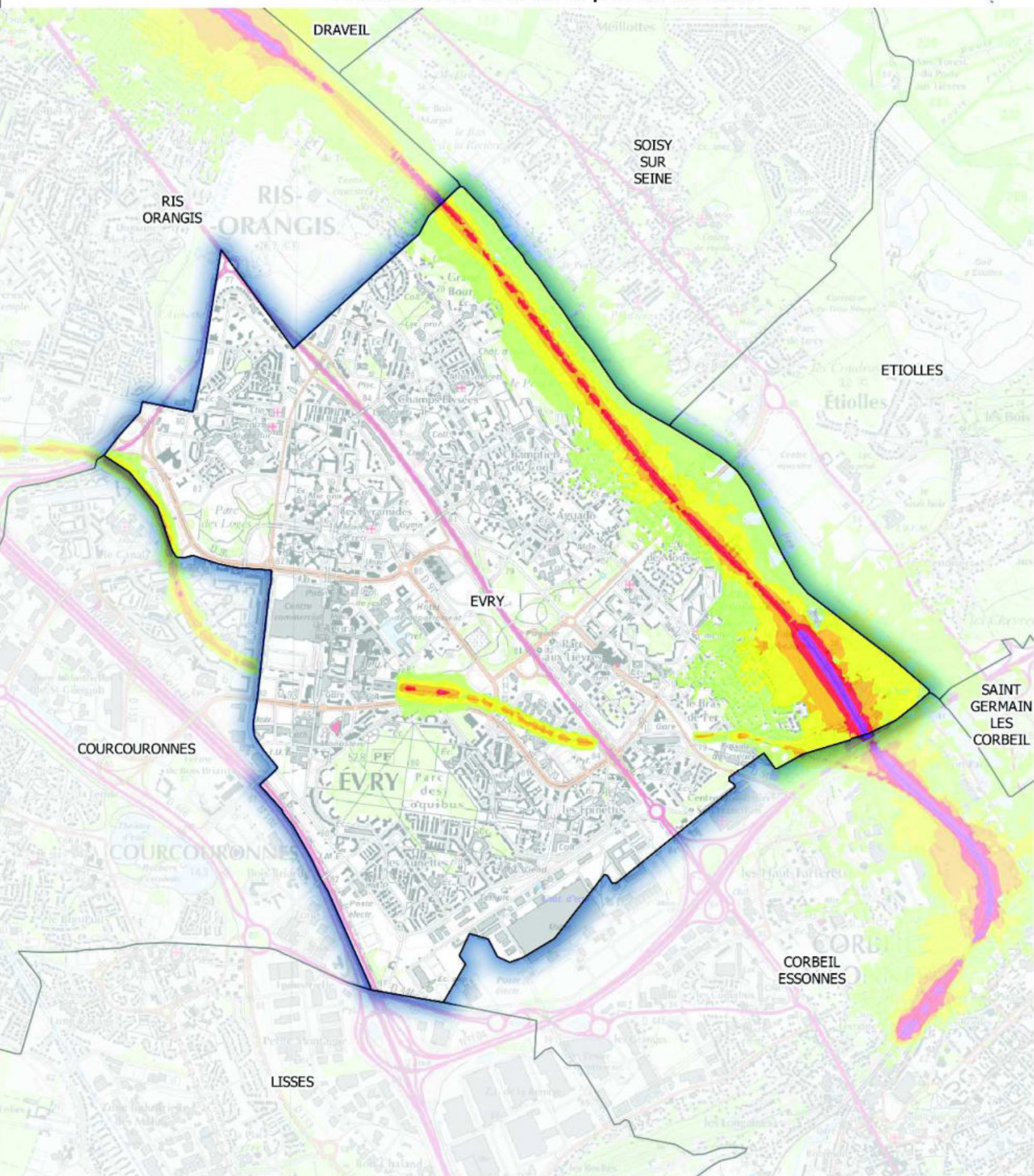
Zones exposées au bruit en dB(A)

- [55-60[
- [60-65[
- [65-70[
- [70-75[
- ≥75

Carte de type A (Ln)

Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an

Estimation du bruit sur la période nocturne

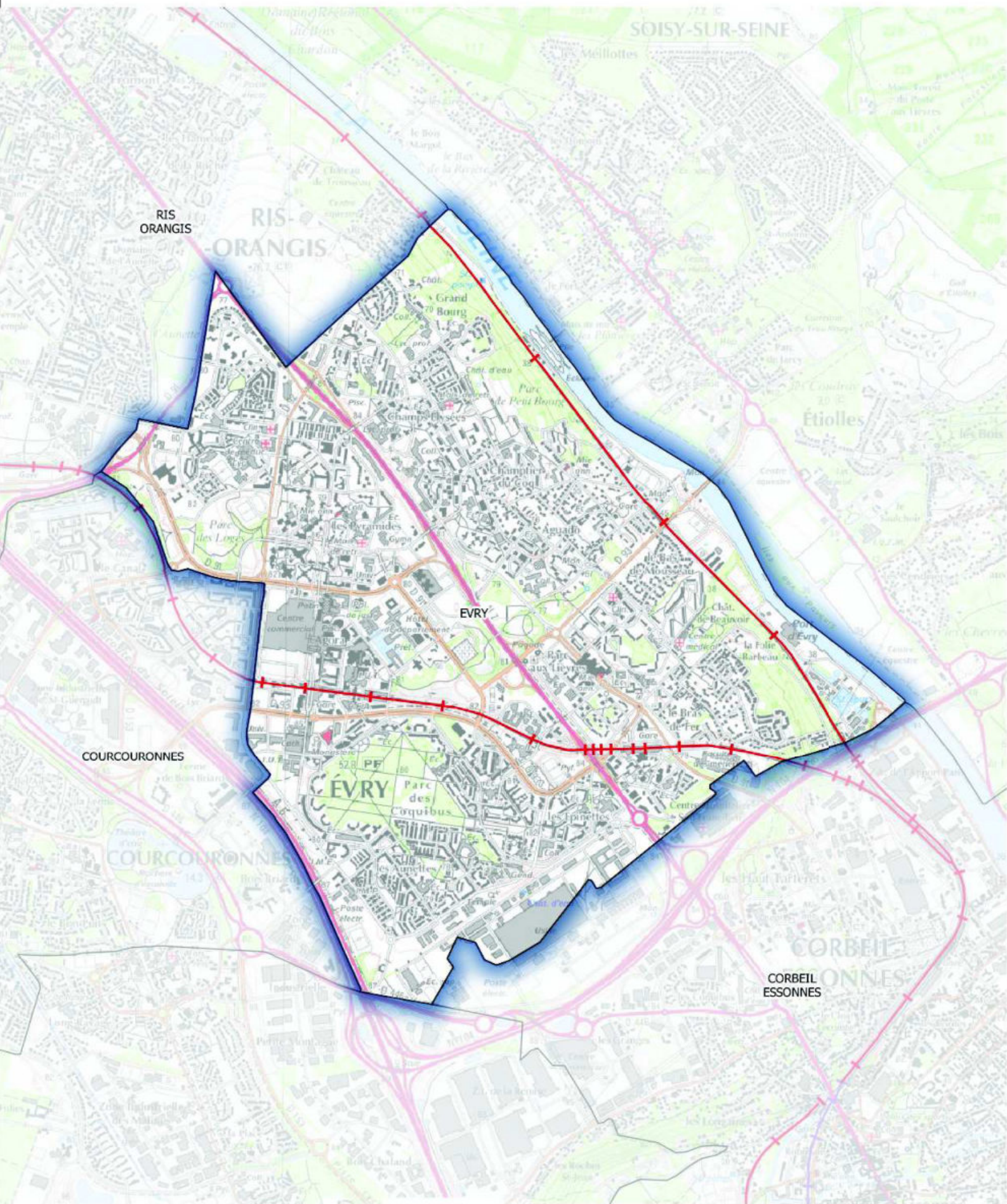


Zones exposées au bruit en dB (A)



Classement sonore des infrastructures ferroviaires de la SNCF

Carte de type B



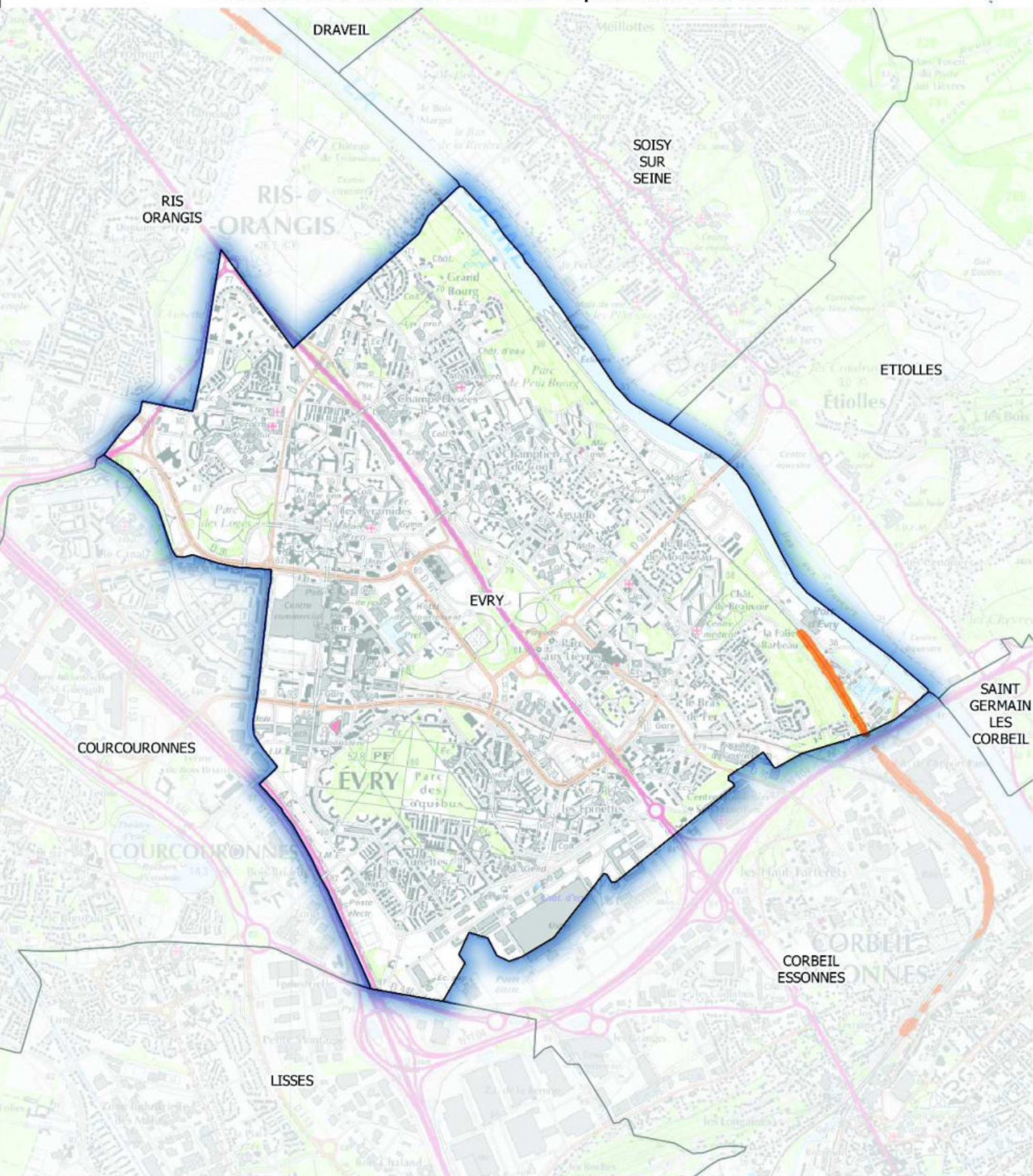
Catégorie de l'infrastructure		Largeur maximum du secteur affecté par le bruit
1		300 M
2		250 M
3		100 M
4		30 M

0 250 500 m



Carte de type C (Lden)

Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an
Estimation du bruit sur 24 heures- Dépassement des valeurs limites



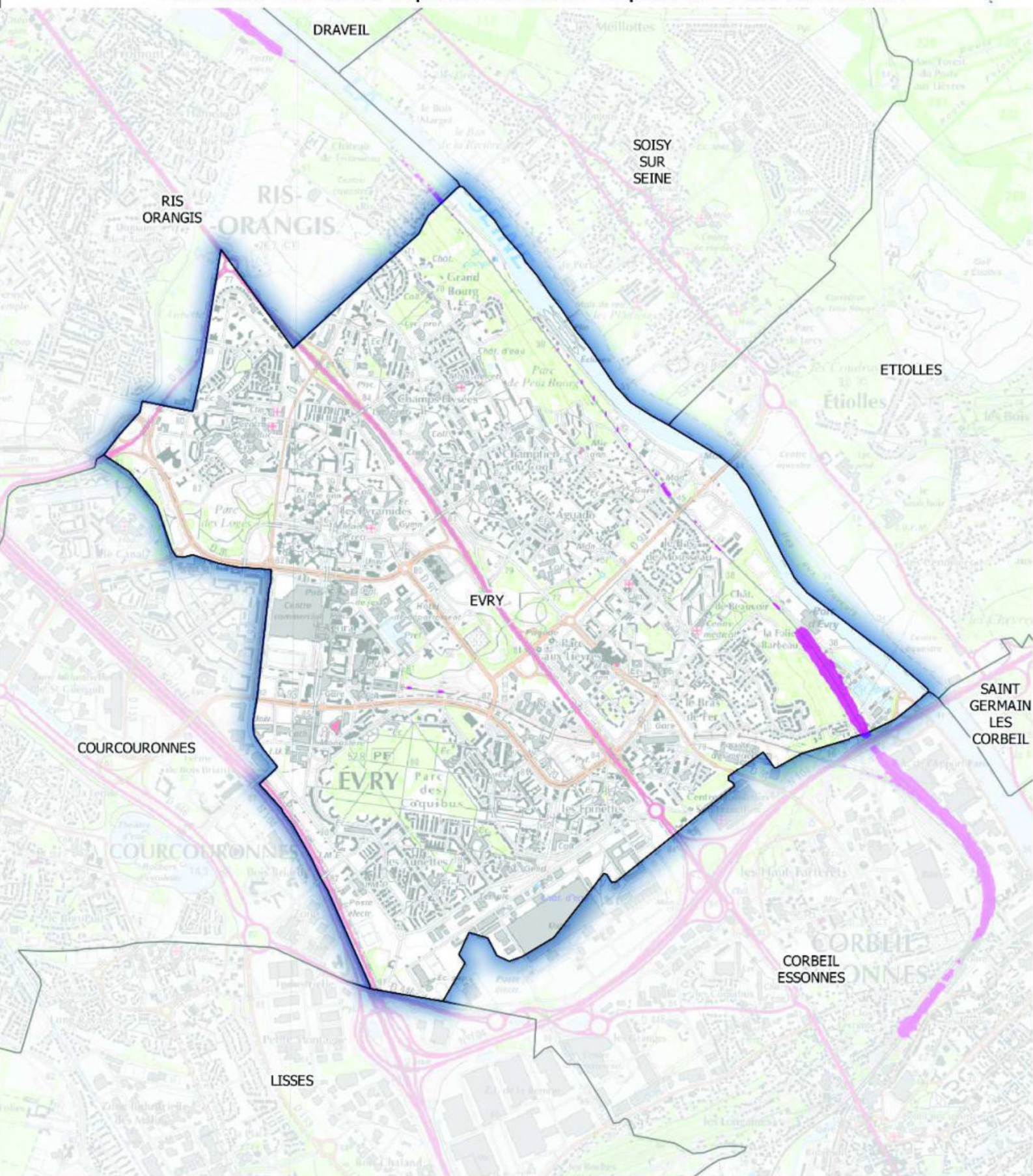
Zones exposées au
bruit en dB (A)

- ≥ 68
- ≥ 73



Carte de type C (Ln)

Voies ferrées dont le trafic est supérieur à 30 000 passages de trains par an
Estimation du bruit sur la période nocturne - Dépassement des valeurs limites



Zones exposées au
bruit en dB (A)

- ≥ 62
- ≥ 65

