



Bièvres, le 6 mai 2020

## PLAN DE PREVENTION DU BRUIT DANS L'ENVIRONNEMENT DE VERSAILLES GRAND PARC

### - CONTRIBUTION DES AMIS DE LA VALLEE DE LA BIEVRE -

#### A - CONCERNANT LA METHODE UTILISEE POUR QUANTIFIER LE BRUIT ET LA GENE QU'IL CAUSE

D'une manière générale, les PPBE s'appuient sur la directive européenne 2002/49/CE du 25 juin 2002, ce qui est souvent utilisé pour justifier l'utilisation des seuls critères  $L_{DEN}$  et  $L_{night}$  comme indicateurs de nuisance sonore. Cependant, il faut tout d'abord souligner que près de 20 ans ont passé depuis la publication de cette directive et que les techniques d'évaluation de la gêne due au bruit ont notablement évolué.

Ensuite, il faut noter que les rédacteurs de cette directive ont eux-mêmes anticipé ces évolutions en offrant une flexibilité dans son application (considéranants de la directive) :

« (9) Les indicateurs communs du niveau sonore sélectionnés sont  $L_{den}$ , pour évaluer la gêne, et  $L_{night}$ , pour évaluer les perturbations du sommeil. Il est également utile de permettre aux États membres d'utiliser des indicateurs complémentaires afin de surveiller ou de maîtriser certaines situations particulières en matière de bruit. »

« (15) Les dispositions techniques régissant les méthodes d'évaluation devraient être complétées et adaptées, le cas échéant, au progrès scientifique et technique ainsi qu'aux progrès réalisés en matière de normalisation européenne. »

Sur le fond, il est reconnu que les indicateurs du type  $L_{DEN}$ , basés sur le principe de moyennes sur des intervalles de temps prédéfinis, ont été conçus et sont représentatifs pour des bruits globalement continus (axes routiers ou aéroports aux trafics intenses par exemple). Par contre, **ils représentent mal les bruits ponctuels mais répétitifs** qui émergent de l'environnement sonores, situations qui concernent très concrètement certaines parties du territoire de VGP (trafic ferroviaire nocturne de fret, certains axes routiers secondaires, aérodromes d'aviation légère par exemple) et **qui constituent des nuisances avérées et faisant l'objet de nombreuses plaintes des riverains.**

**Pour ces cas, qui ne sauraient être ignorés dans un plan visant à améliorer les conditions de vies des habitants sur le plan de leur environnement sonore, d'autres méthodes existent** (par ex. indicateurs  $L_{Amax}$  et  $N_{Aseuil}$ ) et ont déjà été mises en œuvre, par exemple par Bruitparif qui fait autorité en la matière. On les trouvera décrites, entre autres, dans les documents suivants :

- Valeurs guides concernant le bruit nocturne en Europe (OMS 2009)
- Les effets sanitaires du bruit (Conseil National du Bruit – sept 2017)
- Développement de nouvelles méthodes de représentation cartographique du bruit généré par les hélicoptères en provenance ou à destination de l'héliport de Paris Issy-Les-Moulineaux (Bruitparif en partenariat avec DGAC/DAC Nord – 2011)
- Rapport de mesure du bruit dans l'environnement (à proximité des voies ferrées à Igny – Bruitparif 91-F-1, 2007)
- Campagne de mesure du bruit autour de l'aérodrome de Toussus-le-Noble, Période avril / juin 2011 (Bruitparif - Mars 2012)
- DISPOSITIF DE MESURE DU BRUIT AUTOUR DE TOUSSUS LE NOBLE - EXPÉRIMENTATION CALIPSO - PREMIERS RÉSULTATS (Bruitparif – octobre 2019)

Peut-on raisonnablement balayer d'un revers de main tous ces avis d'experts ?

Nous invitons tous les lecteurs de ce PPBE à faire passer toutes les 15 mn une moto émettant 80 dBA (ça se trouve assez facilement) sous leurs fenêtres de 23 h à 7 h et de tester s'ils dorment bien ! Et pourtant, le  $L_{den}$  est de 60

dBA (50 dBA de moyenne + 10 dB de pénalité nocturne), loin de dépasser la valeur réglementaire de 68 dBA. Il faut toutefois noter que le seuil de Lden recommandé par l’OMS, qui est de 53 dBA pour le bruit routier serait, lui, dépassé.

#### Les considérations ci-dessus conduisent à formuler deux propositions :

- **Sur le plan qualitatif**, dès la phase de diagnostic, identifier les zones où des plaintes pour bruit excessif ont été exprimées, même si les simulations en Lden ne donnent pas lieu à des dépassements de seuil sur ces zones.
- **Sur le plan quantitatif**, compléter les simulations en valeurs énergétiques par des simulations en valeurs indicelles chaque fois que ces dernières sont plus pertinentes pour représenter la gêne réelle.

Ces évolutions sont nécessaires, d’abord pour ne pas déclencher le rejet du public qui verrait une nuisance manifeste qu’il subit, ignorée par le diagnostic, mais aussi pour construire un plan d’action efficace qui traite des problèmes réels.

#### B - CONCERNANT LES NUISANCES SONORES LIEES A LA CIRCULATION

Il n’y a pas que les véhicules individuels qui sont polluants en matière de bruit, très loin de là.

Les mesures à développer pour **réduire les émissions sonores doivent également s’adresser aux véhicules des entreprises et aux transports en commun.**

Le développement des motorisations électrique, hybride, GNV ou même à hydrogène est une bonne chose pour les rendre moins bruyantes. Des incitations doivent être mises en place pour les utiliser également dans les véhicules des entreprises.

La **verbalisation systématique des moteurs thermiques tournant alors que le véhicule est à l’arrêt** doit être appliquée, tant pour les véhicules individuels que pour les véhicules des entreprises mais aussi pour les véhicules de transports en commun.

Le développement des pistes cyclables, rendant **les trajets à vélo plus attractifs pour les déplacements individuels**, doit être accompagné d’une **amélioration parallèle encore plus importante des dessertes par les transports en commun et permettre la combinaison des deux.**

Des dispositions doivent être prises afin d’assurer des contrôles plus réguliers sur les échappements, tant pour les véhicules des particuliers que pour les véhicules des entreprises, que ce soit au niveau du bruit comme au niveau de la pollution. Pourquoi ne pas **créer des « zones à faible bruit »** de même qu’on crée des « zones à faibles émissions » pour la pollution où les véhicules dépassant un certain seuil de bruit seraient interdits ?

Le principe d’antériorité ne peut exonérer les **gestionnaires des réseaux routiers** de prendre, sur leurs infrastructures, toutes les mesures possibles en vue de limiter la pollution sonore engendrée par leur utilisation. Par exemple : le mur anti bruit, réalisé le long de la RN12 au-dessus du franchissement de la rue de la porte de Buc, devrait être relevé côté Buc afin de protéger davantage les habitants du quartier du Cerf-Volant.

Nous avons par ailleurs relevé un certain nombre d’incohérences ou d’inexactitudes dans vos documents :

L’exposition au bruit des riverains de la RD938 dans Buc est bien identifiée. Aussi il paraît étonnant de lire que 4 habitants seulement y sont exposés à des dépassements de plus de 5dB. *Se reporter au biais méthodologique (p.1)*

Vous écrivez que Buc est concernée par la D307 avec l’EHPAD Maintenon et le futur aménagement de la zone Montgolfier. De quoi s’agit-il ??? Pouvez-vous vérifier vos informations ? De même pour la zone R83 (rue du Bois) que l’on ne voit pas sur la carte et qui n’existe pas à Buc.

On lit également que Jouy serait concerné par la RD 91 nommée « route de La Minière ». Mais la RD91 ne passe pas à Jouy.

A Bièvres, il est surprenant de lire que seulement 39 personnes sont impactées par les routes départementales. Combien le sont-ils par la RN 118 ? *Se reporter au biais méthodologique (p.1)*

Les travaux du mur antibruit ont été très longs à venir alors qu'ils sont réclamés depuis des années. Une tranche est en cours mais sera arrêtée au droit du pont SNCF, ce qui en minimisera certainement le bénéfice. D'une façon générale, la circulation routière dans le village est disproportionnée aux heures de pointe, les applications du guidage routier GPS déviant la circulation pour éviter la RN 118.

Comment le PPBE de VGP peut-il répondre à ce problème spécifique ? Pourquoi ne pas considérer des solutions appliquées avec succès dans d'autres pays d'Europe : enrobés limitant le bruit de roulement, panneaux lumineux de limitation de vitesse variable en fonction de l'heure.

## C - CONCERNANT LES NUISANCES SONORES LIEES AU TRAFIC FERROVIAIRE

Le tableau en page 9 de votre document ne permet pas d'identifier les communes dans lesquelles les populations sont exposées à des **valeurs dépassées de limite de bruit des trains**.

Bièvres et Jouy ne semblent pas être concernées. Exact ?

Cf : Bruitparif a réalisé en 2007 une excellente étude : Rapport de mesure de bruit dans l'environnement - 91-F-1

## D - CONCERNANT LES NUISANCES SONORES LIEES AU TRAFIC AERIEN

Les AVB sont membre des CCE des aéroports de Toussus-le-Noble et Villacoublay et membre de l'Alliance Associative pour la suppression de la pollution sonore de Toussus-le-Noble.

Les populations exposées au bruit des aéronefs (Villacoublay et Toussus) ont bien été prises en compte cette fois, contrairement au PPBE approuvé en 2019.

Les mesures de limitation de l'exposition au bruit des riverains de Toussus ne sont pas à créditer à une commune en particulier car elles ont été établies par la DGAC et proposées par la préfecture en Commission Consultative de l'Environnement. Il en va de même de l'expérimentation Calipso, mise au point par un collectif d'associations et d'usagers, abandonnée dès 2020 suite au constat de son échec.

Rappelons également pour Toussus que les populations impactées par ces nuisances sont nombreuses et peuvent être évaluées à plusieurs dizaines de milliers de personnes. Elles ont d'ailleurs, dans l'espoir de voir leurs légitimes revendications entendues, manifesté leurs exaspération en 2021 au travers de plusieurs actions. Deux manifestations sur la plateforme aéroportuaire, sous la forme d'un défilé de voitures «klaxonant», ont rassemblées plus de 500 personnes et une pétition a récolté près de 4000 signatures sur «mes opinions.com».

Nous approuvons l'intention manifestée par VGP de devenir « partie prenante dans les évolutions prévues des aéroports dont le trafic survole le territoire »

Cette participation devra être mise à profit pour obtenir la fin des «zones de dépassement de la valeur limite des aéronefs en Lden», notamment pour l'aérodrome de Toussus-le-Noble. A Toussus, les dépassements impliquent majoritairement l'aviation légère et les hélicoptères dans leurs pratiques de loisirs et d'écologie.

Il s'agira en particulier de réaliser, en collaboration avec les communes impactées, un bilan des actions réalisées en vue d'une réduction des nuisances sonores, d'une anticipation sur les impacts acoustiques des projets à venir et de la préservation des zones calmes.

La pertinence des indicateurs énergétiques devra également être questionnée. En effet, ces indicateurs sont des moyennes, incapables de traduire **la spécificité de la perception des nuisances sonores d'origine aériennes, caractérisées par l'émergence répétée de pics sonores**. D'après une étude de l'OMS, pour un Lden équivalent, la gêne occasionnée par les avions est 2 à 3 fois supérieure à celle de la route.

(Il est particulièrement choquant pour les associations de riverains de Toussus-le-Noble de lire planche 8 page 16 que le nombre de personnes exposées à des niveaux supérieurs aux seuils est 0 alors que, grâce à leur incessante mobilisation, ils ont arraché à une DG réticente quatre arrêtés successifs (29 juillet 2011, 20 mars 2019, 10 juillet 2020 et 11 juin 2021) modifiant les conditions d'utilisation de l'aérodrome avec au final très peu d'effet (atténuation des nuisances)

Mais il s'agira également de peser sur **l'évolution des valeurs réglementaires de 55dB(A) vers celles recommandées par l'OMS de 45dB(A).**

L'actualisation du PPBE de VGP doit aussi être l'occasion d'imposer des mesures visant à épargner de l'enfer du bruit les populations (de Buc et de Guyancourt), désormais survolées pendant des heures sur une semaine et à très basse altitude chaque année début octobre lors de la présentation des hélicoptères de l'armée de terre à des personnalités rassemblées sur le plateau de Satory.

En cohérence avec votre engagement de réaliser, conjointement avec les communes, des actions conduisant à une amélioration de la situation, nous demandons à la commission compétente de la gestion du bruit, d'accompagner les initiatives des communes «VGP» limitrophes de l'aérodrome (Buc, Châteaufort, Jouy-en-Josas, Les Loges-en-Josas) (1), et d'inclure dans ce projet leurs revendications de réduction du trafic (135 000 mvts. en 2021, 4<sup>e</sup> aéroport de France en terme de nombre de mvts.), de renouvellement de la flotte en faveur d'avions silencieux (électriques, IP sup. À 100) et de délocalisation de toute activité hélicoptériste hors maintenance

Le PPBE doit permettre de mettre fin aux dérives des hélicoptères de la base aérienne de Villacoublay qui font leur travail mais oublient les couloirs aériens, s'entraînent au-dessus du village alors que les champs sans riverains entourent Bièvres.

*(1) Les communes de Magny-les-Hameaux, Saint-Rémy-lès-Chevreuses, Villiers-le-Bâcle, sont également limitrophes de l'aérodrome de Toussus, mais ne font pas parties de l'agglomération de VGP. Elles formulent néanmoins les mêmes doléances et les mêmes revendications.*

**Nous notons que dans le chapitre intitulé «plan d'actions à 5 ans», aucune mesure n'est dévolue à «l'aérien».**

## E - CONCERNANT LES NUISANCES SONORES INDUSTRIELLES

Cette problématique n'est pas spécifiquement détaillée dans les documents alors qu'elle est à l'origine de nuisances réelles et importantes au détriment des riverains.

A Bièvres par exemple, deux **entreprises de concassage de béton** sont établies aux portes de la ville, l'une en direction du Petit Clamart, l'autre en direction de Jouy-en-Josas. Elles sont à moins de 50 m des habitations et débutent leurs activités très bruyantes dès 7h du matin. La circulation des camions, qui se rendent sur site ou en repartent, aggrave les nuisances sonores.

Ces activités, additionnées aux poussières qui envahissent habitations et poumons, doivent être prises en compte dans le PPBE pour trouver une réponse éradiquant leurs nuisances sonores.

Sans être considérées comme une activité industrielle, les **explosions de bouteilles de gaz, explosifs, ...**réalisées plusieurs fois par semaine aux portes de Bièvres côté petit Clamart par un laboratoire de police et qui font trembler les vitres jusqu'à 4/5 km (avec 70 logements en construction à moins de 100 m à vol d'oiseau) **doivent trouver une réponse dans le PPBE.**

De même pour les **tirs d'armes de guerre**, toujours à Bièvres en forêt à proximité d'une réserve biologique intégrale (zone de protection de la faune et de la flore) réalisés par la police nationale pour s'entraîner dans une ancienne batterie de Paris. **La faune est apeurée et les Biévrois, scolaires et habitants, subissent le bruit de ces tirs qui s'engouffrent dans la vallée et résonne jusqu'à 5 à 6 km plus loin.**

A de nombreux moments il est impossible de se tenir fenêtre ouverte chez soi. Et encore moins dehors aux beaux jours.

## F - LA PROBLEMATIQUE DES ZONES CALMES

Quelles sont les causes de l'échec de la définition des zones calmes dans le cadre de la réalisation du plan ?

Conséquence : **elles n'existent pas et toutes les zones sont susceptibles de devenir bruyantes.**

Il appartient sans doute à nos associations d'inciter les communes à identifier des zones de ressourcement en vue de leur garantir une certaine pérennité de calme.

## G - IMPACT DES PROJETS

Le SDRIF préconise de :

- \*veiller à ce que la **densification urbaine** n'expose pas davantage de population à des niveaux élevés de bruit,
- \*veiller à ce que les **nouvelles infrastructures de transport** soient construites en limitant les nuisances sonores pour les populations riveraines,
- \*veiller à ce que les projets d'aménagement ou de renouvellement urbain intègrent la **problématique du bruit en amont à la fois dans la conception des bâtiments** et dans leur positionnement par rapport aux espaces existants,
- \*veiller à ce que les **transports collectifs et les modes de déplacements doux** soient développés et privilégiés face aux transports motorisés individuels,
- \*veiller à ce que la **création de zones de calme** soit encouragée, notamment dans les zones carencées en espaces urbains de qualité, tout en préservant les zones déjà existantes.

Ces préconisations sont insuffisamment prises en compte dans l'actualisation en cours du PPBE de VGP.

## H - PLAN D' ACTIONS A 5 ANS

Une enveloppe de 2 millions d'euros pour abaisser les nuisances sonores le long des départementales des Yvelines paraît bien dérisoire par rapport aux besoins.

Comment les lieux d'application de ces mesures vont-ils être choisis ?

**La limitation du bruit produit doit être privilégiée par rapport à la protection des habitants en les calfeutrant à l'intérieur de leurs habitations.**